



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 348]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, दिसम्बर 30, 2010/पौष 9, 1932

No. 348]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 30, 2010/PAUSAH 9, 1932

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

## अधिसूचना

मुम्बई, 28 दिसम्बर, 2010

सं. टीएमपी/12/2010-एसडब्ल्यूपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38वां) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, मुर्गाब पत्तन न्यास स्थित बहुविध कार्गो बर्थ सं. 5ए और 6ए के लिए दरमान के सामान्य संशोधन के लिए साऊथ-वैस्ट पोर्ट लिमिटेड से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेशानुसार निपटाता है।

## महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/12/2010-एसडब्ल्यूपीएल

साऊथ-वैस्ट पोर्ट लिमिटेड

....

आवेदक

## आदेश

(नवम्बर 2010 के 3रे दिन पारित)

- यह प्रकरण मुर्गाब पत्तन न्यास (एमओपीटी) में बर्थ सं. 5ए और 6ए पर बहुविध कार्गो टर्मिनल स्थित इसके प्रचालनों के लिए दरमानों के संशोधन हेतु साऊथ वैस्ट पोर्ट लिमि. फरवरी 2010 से संबंधित है।

2. एस डब्ल्यू पी एल का वर्तमान दरमान इस प्राधिकरण द्वारा दिनांक 15 जनवरी 2007 के आदेश द्वारा अनुमोदित किया गया था और दरमान की वैधता 31 मार्च 2010 तक प्रधान की गई थी, जो 31 मार्च 2010 के आदेश के माध्यम से 30 सितंबर 2010 तक विस्तारित की गई थी।
3. आरंभिक प्रस्ताव की प्रमुख बातें निम्नानुसार हैं :-
- (i) एस डब्ल्यू पीएल द्वारा वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए बताया गया वास्तविक यातायात क्रमशः 4.40 मिलि. मी.ट. और 4.63 मिलि. मी.ट. है और वर्ष 2009-10 के लिए प्रस्तुत किया गया अनुमान 4.10 मि.मि.ट. है। पत्तन ने अर्जित किए गए घटे यातायात के लिए निम्नलिखित कारण बताए हैं:-
  - (क) चूंकि इसकी सुविधाएं केवल रेल-लदान के लिए हैं और प्रणालियों को 6 रैक्स प्रति दिन खाली करने के अनुसार तैयार किया गया है, टर्मिनल बिना किसी संकोच के 5 मिलियम मी.ट. आसानी से प्रहस्तन कर सकता है।
  - (ख) ऑकरिमक बाहरी अवयवों और लौह अयरक के निर्यात में गिरावट के कारण भीतर आने वाले रैकों की संख्या घट कर 2-3 रह गई। रेलवे प्राधिकारियों वे और जटिक रैक प्रदान करने में अपनी असमर्थता व्यक्त की और एसडब्ल्यू पीएल को सलाह दी कि वह अपनी कार्यक्षमता में सुधार कर प्रचालन समय घटाए। कोयले के प्रहस्तन के लिए वर्ष सं. 7 में प्रस्तावित विकास हो जाने के बाद इसमें और अधिक रुकावटे आएगी। इसलिए कार्गो की मात्रा अगले वित्तीय वर्ष भी सामान रहने की उम्मीद है।
  - (ग) रैकों के उपलब्ध न होने के कारण सीमित भंडारण क्षेत्र पुरी तरह भर गया और इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल और अधिक पोतों का प्रहस्तन नहीं कर पा रहा था। असल में, वित्तीय वर्ष 2009-10 के दौरान, लगभग 8.45 लाख टन कोयला लाने वाले ग्यारह पैनामैक्स पोत इस कारण से अन्य पत्तनों की ओर मोड़े गए थे।
  - (घ) एसडब्ल्यूपीएल एक "इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम" (चलते-चलते वैगन भरने वाली प्रणाली) और एक सिंगल रेल-लाईन संरथापित करेगा जो दो घंटे के समय के भीतर एक पूरे रैक की लदाई/लोडिंग का काम पूरा कर सकेगी, एमओपीटी ने इस योजना पर अपनी सहमति दे दी है और एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी है कि वह फाइनल अनुमोदन के लिए और अधिक बौरा प्रदान करे।
  - (ii) वर्तमान यातायात संशोधन अभ्यास क्रम में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए यातायात अनुमान क्रमशः 4.15 मि.मीट, 4.45 मि. मीट, 5.15 मिलियम टन है।
  - (iii) वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए प्रचालन आय वर्तमान यातायात के साथ-साथ प्रस्तावित के संदर्भ से, अनुमानित यातायात के आधार पर निम्नानुसार अनुमानित की गई है:-

वर्ष	वर्तमान यातायात के साथ आय	प्रस्तावित यातायात के साथ आय
2010-11	8037.00	9224.00
2011-12	8581.00	9854.00
2012-13	9906.00	11336.00

- (iv) (क) स्ट्रीटेडोरिंग, मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली चलाने, भंडारण, वैगनों में कार्गो लादने / छढ़ाने इत्यादि के लिए "प्रत्यक्ष क्षम" विभिन्न कार्गो प्रहस्तन ठेकेदारों को प्रदान किया जाता है। इसी प्रकार, प्रणाली की साज संभाल, कल पुर्जों की प्रतिस्थापना (खराब की जगह नए पुर्जे लगाना), सभी मशीनों आदि के ल्यूब और तेल आदि बदलने का कार्य आउट - सोर्स किया जाता है (बाहरी एजेन्सियों से करवाया जाता है)। इन खर्चों को ठेकेदारों की वर्तमान दरों और प्रचलित बाजार दरों के आधार पर प्रोजेक्ट किया गया है।
  - (ख) मरम्मत और अनुरक्षण व्ययों का अनुमान, सिविल परिसंपत्तियों के लिए उनके 1.5% पर और मशीनी परिसंपत्तियों के लिए उनके 3% पर किया गया है, जैसाकि इसके आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमोदित किया गया था।
  - (ग) अनुरक्षण निकर्षण एमओपीटी द्वारा किया जाना है। किन्तु, एमओपीटी ने इस पर विवाद उठाया है और उसने, विशेष दिशा में केवल 13 मीटर तक और वर्थ - पॉकेट्स में 13.5 मीटर तक निकर्षण करना स्वीकार किया है। जब तक विवाद का निपटारा नहीं हो जाता है तब तक के लिए एस डब्ल्यू पीएल ने, एमटोपीटी द्वारा वर्णित स्तर से आगे अतिरिक्त गहराई के लिए प्रोजैक्शन के अन्तर्गत तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु. 76 लाख, रु. 80 लाख और रु. 85 लाख पर अनुरक्षण निकर्षण करने के लिए प्राक्वान किया है। अनुवर्ती वर्षों में प्रति यूनिट 5.8 % वार्षिक वृद्धि के साथ निकर्षण के लिए एमओपीटी द्वारा भुगतान की गई वर्तमान दरों पर से 5.8 % अधिक पर ये अनुमान वर्ष सं. 5 ए और 6 ए के सामने 90,000 घन मीटर मात्रा के निकर्षण के लिए हैं।
  - (घ) 5.8% की वार्षिक वृद्धि व्ययों के अनुमान के लिए मुद्रारक्षित की मद में विचार की गई है।
  - (ङ) संशोधित मार्गदर्शियों की धारा 2.8.1 के अनुसार अपीत दूसरे उच्चतम बोली दाता द्वारा बौली गई दर तक कार्गो प्रहस्तन आय के 13.10 % पर व्यय के रूप में राजस्व भाग।
- V. एस डब्ल्यू पी एल ने संयंत्र और मशीनरी में, रेल लाइन का निर्माण में वर्ष 2010-11 में रु. 10.77 करोड़, वर्ष 2011-12 में रु. 67.85 करोड़ और वर्ष 2012-13 में रु. 12.05 करोड़ की पूंजी वृद्धि अनुमानित की है। इसका बौरा नीचे दिया गया है:-
- (i) रेल लाइन का निर्माण ( 1 कि.मी.) 2.20
  - (ii) चलते हुए बैगनी में लदान-प्रणाली और साइलोस 20.50

(iii)	एक स्टेकर - कम - रिक्लेमर	15.00
(iv)	दो चलते - फिरते अनलोडर्स दो मोबाईल हार्बर क्रेने प्रतिस्थापित करके - 400 टीपीएच उतारने हेतु)	65.21
(v)	साइलोज, रेल लाइन और एमएचएस को जोड़ने के लिए	2.90
(vi)	दो मोबाईल हार्बर क्रेने (खाता मूल्य)	(16.15)
(vii)	उपयुक्त विद्युत एवं धूल-मिट्टी ढकने वाली प्रणाली	0.85
(viii)	कार्यालय उपकरण एवं कम्प्यूटर्स	0.15
<b>कुल योग</b>		<b>90.66</b>

(vi) प्रचलित प्रशुल्क पर अनुमानित यातायात के लिए वर्ष 2010 -11 से 2011-12 तक के वर्षों के लिए एस डब्ल्यू पीएल द्वारा अनुमानित राजस्व हानि/कमी की स्थिति निम्नानुसार है :-

वर्ष	निवेश पर अनुमेय प्रतिलाभ और फिछले अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध घाटा	
	लाख रुपये	प्रदालन आय के % के रूप में
2010-11 ( प्रोजैक्शन)	(1473)	(21 %)
2011-12 ( प्रोजैक्शन)	(2252)	(26 %)
2012-13 ( प्रोजैक्शन)	(21.28)	(18 %)

4. दिनांक 10 मार्च 2010 के हमारे पत्र के उत्तर में एसडब्ल्यू पीएल ने दिनांक 19 मार्च 2010 के माध्यम से प्रस्तावित दरमान का मसौदा दाखिल किया और इसके साथ उसने वर्ष 2007-08 और 2008-09 की वार्षिक रिपोर्ट भी प्रस्तुत की। प्रचलित दरमान के संदर्भ से प्रस्तावित मसौदा दरमान में प्रस्तावित मुख्य परिवर्तन नीचे उद्धृत किए गए हैं :-

#### (i) बर्थ किराया प्रभार

प्रचलित एवं प्रस्तावित बर्थ किराया प्रभारों का संक्षिप्त रूप नीचे सारणी में दिया गया है :-

दर प्रति जीआरटी प्रतिघंटा या उसका भाग

बर्थ सं.	पोतों की श्रेणी	प्रचलित प्रभार विदेशगामी तटीय पोत		प्रस्तावित प्रभार	
		अम. डा. में.	रु. में.	विदेशगामी पोत.	तटीय पोत अम. डा. रु. में.
बर्थ सं. 5 ए	सभी पोत	0.0125	0.34	0.0125	0.35
बर्थ सं. 6 ए	1.30,000 जीआरटी तक	0.0275	0.75	-	-
	2.30,001 जीआरटी और अधिक	0.0325	0.87	0.0325	0.90

- बर्थ सं. 5 ए पर बर्थ किराया प्रभार में यथास्थिति प्रस्तावित है।
- बर्थ सं. 6 ए पर वर्तमान दो पायदानी दरों के मुकाबले एक ही पायदान (रस्तैब) में बर्थ किराया प्रस्तावित है। ऐसा करते समय, 30,000 जीआरटी से अधिक के पोतों के लिए वर्तमान बर्थ किराया प्रभार पोतों के सभी आकारों के लिए समान रूप से प्रदान किया गया है इसका प्रभाव यह पड़ा है कि 30,000 जी आरटी तक के विदेशगामी पोतों के लिए 18 % वृद्धि हुई है।

#### (ii) पोतघाट शुल्क प्रभार

कोयले के मामले को छोड़कर पोत घाटशुल्क प्रभारों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं है। तापीय ( थर्मल) कोयला एवं अन्य प्रकार के कोयले के रूप में वर्तमान वर्गीकरण के स्थान पर कोयले के लिए एक ही प्रकार का पोत घाट शुल्क प्रभार प्रस्तावित है, और कोयले के लिए रियायती दरें प्रस्तावित हैं।

#### (iii) कार्गो प्रहस्तन प्रभार

बर्थ सं. 5 ए एवं 6 ए पर प्रहस्तन प्रभारों में लगभग 25% से 32% वृद्धि प्रस्तावित है।

- (iv) गूगि किराया/भंडारण प्रभार, धूल-मिट्टी दबाने संबंधी प्रभार और अन्य सेवा प्रभार वर्तमान स्तर पर जारी रखने का प्रस्ताव है।
- (v) धूल - मिट्टी दबाने संबंधी सेवा के लिए रु. 2.75 प्रतिटन पर कोक (Coke) के लिए एक नया अलग प्रभार प्रस्तावित किया गया है। अन्य सभी प्रकार के कारगो के लिए रु. 2.15 प्रति टन का वर्तमान प्रभार जारी रखना प्रस्तावित है।

5. प्रदत्त परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, प्रस्तावित दरमान के साथ दिनांक 16 फरवरी 2010 का प्रस्ताव एमओपीटी और संबद्ध उपयोग कर्त्ताओं/संगठन निकायों को उनकी टिप्पणियां आमंत्रित करने के लिए परिपत्रित किया गया था। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन ने अपनी-अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन से प्राप्त टिप्पणियां एसडब्ल्यू पीएल को प्रति पूरक सूचना के रूप में अग्रेषित की गई थीं। एमओपीटी और मुर्गाव पोर्ट यूजर्स एसोसिएशन की टिप्पणियों पर एसडब्ल्यू पीएल ने भी अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कर दी हैं।
- 6.1 प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, एस डब्ल्यू पीएल एवं एमओपीटी से दिनांक 2 जुलाई 2010 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था कि वे एसडब्ल्यू पीएल के प्रस्ताव पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करें। एसडब्ल्यू पीएल और एमओपीटी ने, संयुक्त सुनवाई के बाद, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर अपने-अपने उत्तर प्रस्तुत किए जो अनुवर्ती ऐराग्राफों में प्रस्तुत किए गए हैं।
- 6.2 इस बीच, एस डब्ल्यू पीएल ने दिनांक 23 जून 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविकों की सहायता से लागत विवरणी को अद्यतन किया है और अनुवर्ती तीन वर्षों 2010-11 से 2012-13 के लिए अनुमानों को भी संशोधित किया है। एसडब्ल्यू पीएल द्वारा दी गई मुख्य प्रस्तुतियां नीचे दी गई हैं:-
- (i) 2009-10 के वास्तविकों में बताए गए 4.32 मि. मी. ट. के वास्तविक यातायात के आधार पर वर्ष 2010-11, 2011-12 और 2012-13 के लिए संशोधित यातायात प्रोजैक्शन क्रमशः 4.35 मिलि. मी. ट. 4.65 मिलि. मी. ट. और 5.25 मिलि. मी. ट. निकाय द्वारा किए गए हैं और साथ ही साथ आय-अनुमानों में भी तदनुरूप संशोधन किया गया है।
  - (ii) प्रधालन-व्ययों का अनुमान भी संशोधित किया गया है। एसडब्ल्यू पीएल द्वारा की गई मुख्य प्रस्तुतियां निम्नानुसार हैं:-  
(क) विद्युत :- 2009-10 के लिए यूनिट दर गोवा राज्य विद्युत बोर्ड के प्रथमित प्रशुल्क के आधार पर है, अगले तीन वर्षों के लिए प्रोजैक्शनों की परिणाम वित्तीय वर्ष 2010-11 के लिए 5.80% मुद्रा स्फीति अवयव लागू करके और उसके बाद 3.76% लागू करके की गई है। वित्तीय वर्ष 2010-11 में 5.80% की वृद्धि पर गोवा राज्य विद्युत बोर्ड के पिछले दो संशोधनों के अनुरूप विचार किया गया है।
- (ख) ईंधन : पीओएल उत्पादों में भूत्य वृद्धि किसी भी समय घोषित की जा सकती है। इसके और पिछले अनुभव के अनुरूप वि. वर्ष 2010-11 में ईंधन मूल्यों में 10.00% वृद्धि मानी गई है। अगले दो वर्षों, यथा वित्तीय वर्ष 2011-12 और वित्तीय वर्ष 2012-13 में मद्रा स्फीति अवयव 3.76% लिया गया है।
- (ग) जल : एमओपीटी ने टर्मिनल को पानी की आपूर्ति कम कर दी है। परिणाम स्वरूप, आधी आवश्यकता बाहरी स्रोतों से पूरी की जा रही है जिसकी वर्तमान दर रु. 135/- प्रति किलो लिटर है (जबकि एमओपीटी द्वारा रि-साइकिल किया गया पानी रु. 9/- प्रति किलो लिटर दिया जाता है)। 1 वर्ष 2010-11 के लिए लागत इसके आधार पर प्रोजैक्ट की गई है और अगले 2 वर्षों के लिए 3.76% का मुद्रास्फीति अवयव लागू किया गया है।
- (घ) अनुरक्षण - निकर्षण : लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार, अनुरक्षण - निकर्षण एमओपीटी द्वारा किया जाना है। किन्तु, एमओपीटी ने इस पर विवाद खड़ा किया है और वह केवल पहुंच-नहर (अप्रोच चैनल) टर्न सर्किल में केवल 13 मीटर तक और वर्ध पॉकेट्स में 13.5 मीटरों तक ही निकर्षण करने को सहमत है। लगभग 70,000 मी. ट. भार वहन करने वाले पूरे लदे हुए पैनामैक्स पोत के प्रहस्तन के लिए टर्मिनल को चैनल में 14.5 मीटर का ड्राफ्ट/गहराई और वर्ध पॉकेटों में 15 मीटर ड्राफ्ट का अनुरक्षण करना है। विवाद निपटाए जाने तक एसडब्ल्यू पीएल ने एमओपीटी द्वारा बताए गए स्तर से आगे अपेक्षित गहराई बनाए रखने के लिए प्रोजैक्शन के तहत अगले तीन वर्षों के लिए क्रमशः रु. 146.75 लाख रु. 152.69 लाख और रु. 158.43 लाख पर अनुरक्षण निकर्षण के प्राक्यान (की व्यवस्था) की है। एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत डिमांड-नोट के अनुसार अनुमान वर्ध सं. 5 ए और 6 ए के सामने 1.20 लाख धन मीटर निकर्षण के लिए है जिसकी दर रु. 122.63 प्रति धन मीटर है। अगले दो वर्षों के लिए प्रोजैक्शन यूनिट दरों में 3.76% की वार्षिक वृद्धि के साथ होंगे।
- (ङ) कागों प्रहस्तन से आय का 13.1% (निविदा के लिए दूसरी उच्चतम बोली के रूप में) पर राजस्व हिस्सेदारी पर, प्रशुल्क परिणाम के लिए ग्राह्य व्ययों के रूप में विचार किया गया है।
- (च) पट्टदारी किराया ला. एग्री. के प्रावधानों के आधार पर प्रोजैक्ट किया गया है। बीमा लागत का अनुमान वर्ष के दौरान पूँजी में परिवर्तित परिसंपत्तियों के साथ जोड़ी गई परिसंपत्तियों के सकल मूल्य के 0.5% आधार पर लगाया गया है।
- (छ) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए उपरिव्यय, वर्ष 2009-10 के लिए वास्तविक व्यय आकड़ों पर, कर्मचारी -लागत के लिए 10.00 % की मुद्रा-स्फीति-दर लगाते हुए और अन्य व्ययों के लिए 3.76% की मुद्रास्फीति दर लगाकर प्रोजैक्ट किया गया है। पत्तन के क्षेत्र में यह न्यूनतम् वृद्धि है।
- (ज) आरंभिक व्यय पर जैसाकि इसके पिछले प्रस्ताव में किया गया था, प्रत्येक वर्ष के आरंभिक खर्चों के दसवे (भाग ) पर विचार किया गया है।
- (iii) वर्ष 2010-11 के सकल खंड में वृद्धि, मूल-प्रस्ताव में अनुमानित रु. 10.77 लाख से बदलकर, संशोधित लागत विवरणी में रु.14.27/- लाख कर दी गई है। परिणामस्वरूप, सकल खंड में कुल वृद्धि मूल प्रस्ताव के अनुसार अनुमानित रु. 90.66 करोड़ की तुलना में रु. 94.17 करोड़ अनुमानित की गई है।

- (iv) निष्पादनता में सुधार लाने के लिए विभिन्न वस्तुओं की उत्तराई और लदान दरों को बढ़ाने की योजना की गई है, जैसाकि नीचे दिया गया है:-

क्र. सं.	कार्ग	प्रचलित	प्रस्तावित
1.	कोयला	26,100	27,500
2.	कोक	15,000	15,000
3.	लाइम स्टोन/चूना पत्थर	19,100	15700
4.	स्टील उत्पाद	6,200	8000

पोतों को तीव्रतर गति से खाली करने/लादने से उपयोगकर्ताओं को लाभ मिलता है, एसडब्ल्यूपीएल को वर्धि किराये से होने वाली आय में कमी आती है।

- (v) एसडब्ल्यूपीएल ने टर्मिनल की इष्टतम क्षमता 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की है। गणना का संक्षिप्त विवरण नीचे दर्शाया गया है:

क्र. सं.	व्यौरा	वर्धि का न. / नाम	
(i)	इष्टतम व्येक्षमता	5 ए	6 ए
(क)	पोत आकार का भाग		
	पैनामैक्स पोतों की क्षमता का प्रतिशतता भाग	80.0 %	80.0%
	हैंडीमैक्स पोत का प्रतिशतता भाग	20.0 %	20.0 %
(ख)	शिप -डे आउट -पुट (टन प्रतिदिन में)		
	पैनामैक्स पोत	25,000	30,000
	हैंडीमैक्स पोत	15,000	15,000
(ग)	कार्ग के अनुसार इष्टतम व्येक्षमता = मिलियन मी. ट. में	3.83	6.9
	कुल इष्टतम क्षमता (एमएमटी)		10.73
(ii)	इष्टतम यार्ड क्षमता		
(क)	पत्तन द्वारा उपलब्ध करवाया गया यार्ड का क्षेत्रफल (ए)	33000	
(ख)	भंडारण के लिए उपलब्ध क्षेत्रफल (%) (यू)	80 %	
(ग)	प्रतिवर्ष मीटर भंडारण मात्रा (टनों में) (यू)	15 टन/व. मीटर	
(घ)	भूखंड का वार्षिक टर्न ओवर अनुपात (टी)	18	
	कुल इष्टतम यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	4.99	
(iii)	टर्मिनल की इष्टतम क्षमता-इष्टतम व्येक्षमता का निचला मान एवं इष्टतम भंडारण यार्ड क्षमता (मिलियन टनों में)	4.99	

- (iv) पिछली अवधि अर्थात् 2007-08 से 2009-2010 तक के लिए एसडब्ल्यू पीएल द्वारा प्रस्तुत वास्तविक एवं अनुमानित आंकड़ों का संक्षिप्त रूप नीचे सारणी में दिया है:-

वर्ष	अनुमानित शुद्ध अधिशेष/घाटा 20 दिसंबर 2006 के आदेशानुसार	वास्तविक शुद्ध अधिशेष/घाटा
2007-08	(-) 890	738
2008-09	(-) 769	431
2009-10	343	320
योग	(-) 1316	1488

एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2007-2008 से 2009-10 तक की अवधि में वास्तविकों की तुलना में अनुमानों में मिन्ताओं के निम्नलिखित मुख्य कारण गिनाए हैं:-

विवरण	2007-08	2008	2009-10
(i) पोत संबंधी आय	प्रोजेक्शन कार्गो के विशालकाय पार्सरल आकार को ध्यान में रखकर बनाए गए थे, किन्तु कार्गो अपेक्षाकृत छोटे आकार के पोतों में आया परिणामस्वरूप पोतों की संख्या बढ़ गई और इस प्रकार पोत संबंधी आय भी।	अपेक्षित संख्या में रैक्स न मिल पाने के कारण पोतों को लंबे समय तक खड़ा रखना पड़ा, इस प्रकार बर्थ किराया से अधिक आय प्राप्त हुई। अनुमानों के संदर्भ से 2009-10 में यातायात में गिरावट रेल ईंकों की कम उपलब्धता के साथ-साथ भंडारण बाधाओं के कारण भी थी। इसके परिणामस्वरूप आय में भी गिरावट आयी।	
(ii) मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत	अनुमान मापदंडों के अनुसार था। वास्तव में कम मात्रा में मरम्मत परिसंपत्तियों के अनुसार ही हुई।	अनुमान मापदंडों के अनुसार था। वास्तव में कम मात्रा में मरम्मत परिसंपत्तियों के आधार पर ही हुई।	दो मोबाइल हार्डर क्रेनों एवं स्टेकर्स ने अपने जीवन के पांच वर्ष पहले ही पूर कर लिए हैं और उन्हें नियमित मरम्मत एवं उनके कलपुर्जे बार-बार बदलने की जरूरत है।
(iii) अनुरक्षण निर्कर्षण	सिल्टेशन अपेक्षाकृत कम मात्रा में हुआ और इस प्रकार मुगाव पत्तन को देय समानुपातिक भाग कम हो गया।		
(iv) उपकरण प्रचालन लागत	कोई कारण नहीं बताया गया।	वर्ष 2008-09 में 4 पेलोडर्स और लैलोडर्स प्राप्त किए गए। इस प्रकार, अनुबंध प्रभार +डीजल खपत पर्याप्त में कमी आई।	अपेक्षाकृत कम यातायात कम अनुबंधीय व्यय के साथ बेहतर योजना और श्रमिकों का बेहतर उपयोग लागत में उल्लेखनीय गिरावट लाते हैं।
(v) रायल्टी/राजस्व भाग	कार्गो प्रहस्तन आय से सीधे संबंधित व्यय, जब आय गिरे, रायल्टी गिरे।		
(vi) प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय।	लागत का अनुमान कार्मिकों की बड़ी संख्या के साथ लगाया गया था किन्तु आधिक मंदी के कारण कार्मिकों की कम संख्या और बेहतर मशीनीकरण एवं आयोजना से काम चलाया।		

(vii) एसडब्ल्यू पीएल ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 वर्षों के लिए निर्धारित पिछले अधिशेष का 50% अर्थात् रु. 1488 लाख का 50% = रु. 744 लाख अगली तीन वर्षों अवधि 2010-11 से 2012-13 के दौरान रु. 248 लाख प्रत्येक वर्ष की समान किश्तों में समायोजित करने का प्रस्ताव किया है।

(viii) आरंभिक प्रस्ताव और संशोधित प्रस्ताव में प्रतिविधित लागत स्थिति का सार-संक्षेप सरल संदर्भ के लिए नीचे सारणी में दिया है:

रु. लाखों में

क्र. सं.	विवरण	भूल प्रस्ताव				संशोधित प्रस्ताव			
		2009-10 (वास्तविक)	2010-11	2011-12	2012-13	2009-10 (वास्तविक)	2010-11	2011-12	2012-13
(i)	यातायात (मिलियन में)	4.10	4.15	4.45	5.15	4.32	4.35	4.65	5.25
(ii)	आय (लाख रु. में)	8.142	8.037	8.581	9.906	9.313	7.971	8.483	9.606
(iii)	कुल व्यय	6.107	6.405	6.925	8.215	8.886	6.537	7.345	8.299
(iv)	नियोजित पूँजी	18.285	17.805	22.822	22269	18.971	19043	24267	23717
(v)	16% आरओसीई	2743	2849	3652	3563	3035	3047	3883	3795

(vi)	शुद्ध अधिशेष /(घाटा)	(-) 708	(-) 1217	(-) 1996	(-) 1872	392	(-) 1613	(-) 2745	(-) 2487
(vii)	2009-10 में समायोजित पिछले चक्र 2004-05 से 2006-07 तक के लिए पिछले अधिशेष के 50% की पिछली किशत	(-) 72				(-) 72			
(viii)	2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए निर्धारित पिछली अवधि का अधिशेष	1538				1488			
(ix)	2010-11 से 2012-13 में समायोजित किए जाने के लिए 2007-08 से 2009-10 तक की अवधि के लिए पिछले अधिशेष का 50%	-	2563	256	256	-	248	248	248
(x)	गत अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष /घाटा	(-) 636	(-) 1473	(-) 2252	(-) 2128	320	(-) 1365	(-) 2449	(-) 2239
(xi)	सकल राजस्व के % के रूप में शुद्ध अधिशेष		(-) 18%	(-) 26%	(-) 21%		(-) 17%	(-) 29%	(-) 23%
(xii)	तीन वर्ष का औसत	5 %		(-) 22 %		5 %		- 23 %	

(\*\*) अपने मूल प्रस्ताव में एस डब्ल्यूपीएल के अनुमानों में अंकगणितीय त्रुटियाँ थीं।

- (ix) मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों के संदर्भ से संशोधित प्रस्ताव में एस डब्ल्यूपीएल द्वारा निम्नलिखित संशोधन किए गए थे :-
- (क) मूल प्रस्ताव में पोतघाटशुल्क प्रभार में कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं की गई थी। एसडब्ल्यू पीएल ने संशोधित प्रस्ताव में इस प्रशुल्क मद में 32 % वृद्धि प्रस्तावित की है।
- (ख) धूल-मिट्टी दबाने संबंधी प्रभारों में कोई वृद्धि नहीं मांगी गई थी। संशोधित प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल ने इस मद में 32% वृद्धि मांगी।
- (ग) कार्गो प्रहस्तन प्रभार में 32 % वृद्धि प्रस्तावित है, जैसाकि मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित थी।
- (घ) वर्ध किराया प्रभारों के बारे में, मूल प्रस्ताव की स्थिति ही बरकरार रखी गई है।
- 6.3 एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित प्रस्ताव एमओपीटी को अप्रेषित किया गया था और उपयोग कर्ता/उपयोगकर्ताओं एसोसिएशनों से उनकी टिप्पणियों के लिए पहले, परामर्श किया गया था। हमें इंडियन नेशनल शिपआनर्स एसोसिएशन (इन्सा) के सिवाय एमओपीटी एवं किसी उपयोग कर्ता/उपयोग कर्ता एसोसिएशन से एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित प्रस्ताव पर कोई अलग टिप्पणी प्राप्त नहीं हुई है। इन्सा से प्राप्त टिप्पणियाँ प्रतिपूरक सूचना के रूप में एसडब्ल्यूपीएल को भेज दी गई थीं। एसडब्ल्यूपीएल ने की टिप्पणियों पर कोई आयुक्ति प्रस्तुत नहीं की है।

7.1 इस प्रकरण में संयुक्त सुनवाई 22 जुलाई 2010 को एमओपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी ने अपने-अपने पक्ष रखो।

7.2 जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया, एसडब्ल्यू पीएल और एमओपीटी को निम्नलिखित को 2 अगस्त 2010 तक प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी:-

- (i) हमारे सम संख्यक पत्र दिनांक : 2 जुलाई 2010 के माध्यम से एमओपीटी एवं एसडब्ल्यूपीएल को संबंधित प्रश्नों का उत्तर।

- (ii) मुख्य मुद्र 5 मिलियनटन प्रतिवर्ष की न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई प्राप्त न करपाने का है। एक और एसडब्ल्यूपीएल ने इसके लिए भंडारण क्षेत्र की कमी और रेलवे नेटवर्क संबंधी बाधाओं को जिम्मेदार ठहराया है। एमओपीटी का मानना है कि टर्मिनल में सड़क मार्ग से आने जाने वाले कारों के प्रहस्तन के लिए सुविधाओं का अभाव प्रमुख रुकावट है। अतएव, एमओपीटी एवं एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वे टर्मिनल की क्षमता में सुधार के लिए अपनाए जाने वाली तरीकों पर परस्पर विचार विमर्श करें और इस पर एक संयुक्त टिप्पणी जारी करें और टर्मिनल को अधिक उपयोगकर्ताओं के लिए उपलब्ध करवाएं।
- 7.3 एमओपीटी ने अपने पत्र सं. एफ ए/कॉर्स्ट/112/2010 दिनांक : 7 अक्टूबर 2010 के माध्यम से, 3 सितंबर 2010 को पत्तन और एसडब्ल्यूपीएल के बीच आयोजित संयुक्त बैठक का कार्यवृत्त अग्रेशित किया, कार्यवृत्त में एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा संयुक्त बैठक में उठाए गए बिंदु अधिकतर वर्णी हैं जो उनके द्वारा पहले उठाए गए थे। उनके द्वारा उठाए गए मुख्य बिन्दु, फिर भी, संक्षेप में निम्नानुसार हैं :-
- (i) अधिक गहराइयों तक लगातार अनुरक्षण करके टर्मिनल प्रचालक बड़े-बड़े पार्सल आकार ला पा रहा है। इससे टर्मिनल क्षमता में वृद्धि हुई है। फिर भी, यह नोट किया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्राप्त किया गया 4.32 मिलियन टन का माल दुलाई एमओपीटी द्वारा प्रदत्त अधिक गहरे ड्राफ्ट उपलब्ध करवाने के बाद ही संभव हो पाया। अतएव, 4.65 मिलियन टन का प्रोजैक्शन उचित जाना पड़ता है। एमओपीटी, प्रशुल्क के निर्धारण के प्रयोजन से एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रोजैक्ट ड माल दुलाई को स्थीकार करता है।
  - (ii) सीएचएलडी लेवी का भुगतान:  
एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल, दोनों, सीएचएलडी लेवी के भुगतान पर अपने पिछलेरुख पर ही जोर दिया है। एमओपीटी ने प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि वह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी को सीएचएलडी का भुगतान जारी रखने की अनुमति प्रदान करे क्योंकि यह परस्पर सहमति के आधार पर है। चूंकि दोनों पक्षकार परस्पर सहमत हो चुके हैं, इन्होंने उस पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए एक निवेश लागत के रूप में विचार करने का अनुरोध किया है और जोर दिया है कि यदि प्राधिकरण, प्रशुल्क निर्धारण के लिए निवेश -लागत के रूप में वास्तविक सीएचएलडी लेवी भुगतान की अनुमति प्रदान करता है तो एसडब्ल्यूपीएल अपना मध्यवर्थता अनुरोध वापिस ले लेगा और एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी का भुगतान जारी रखेगा।
  - (iii) एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल से बसूल की जा रही अनुरक्षण निकर्षण लागत:  
यह सुनिश्चित है कि एसडब्ल्यूपीएल वास्तव में एमओपीटी को भुगतान कर रहा है, चाहे विरोध जताते हुए सही, जबतक एसडब्ल्यूपीएल अनुरक्षण निकर्षण लागत का भुगतान करता रहेगा तब तक पत्तन को इस पर कोई आपत्ति नहीं होगी यदि उस पर प्रशुल्क निर्धारण के लिए निवेश लागत (इन्युट कॉर्स्ट) के रूप में विचार किया जाता है। तथापि, मध्यवर्थता आवेदन के परिणाम पर निर्भर करते हुए प्रशुल्क की बसूलियों में समुचित समायोजन करवाना पड़ेगा और प्रदान किया जाएगा।
  - (iv) सामान्य/साझा उपयोगकर्ता सुविधा : सड़क मार्ग से रिक्तीकरण के लिए कोयला प्रहस्तन सुविधा निर्माण करना ,  
 (क) एमओपीटी अपने उस विचार पर दृढ़ है कि गोवा राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (जीएसपीसीवी) न तो 5/6 बर्षों पर स्थित टर्मिनलों के प्रचालनों के लिए कोई पैरामीटर निर्धारित कर सकता है और न ही ये सड़क मार्गों कारों के प्रहस्तन पर कोई पाबंदी लगा सकता है। एमओपीटी की समझ में टर्मिनल प्रचालक से अपेक्षित था कि वह सड़कमार्ग से रिक्तीकरण के लिए सुविधा समेत साझा उपयोगकर्ता सुविधा का निर्माण करें।  
 (ख) एसडब्ल्यूपीएल ने आग्रह किया है कि लाइसेंस एंट्रीमेंट में केवल रेल मोड द्वारा कारों का परिवहन परिकल्पित किया गया है और सड़क मार्ग, रेल मोड का विनिर्देश नहीं किया गया है।  
 (ग) गोवा में मुंबई उच्च न्यायालय के निर्देशों के परिणामस्वरूप तत्कालीन माननीय सचिव (पोत परिवहन) ने यह देखा कि एसडब्ल्यूपीएल को, सड़क मार्ग से कारों खाली करवाने हेतु प्रदूषण मुक्त और कार्यक्षम सुविधा प्रदान करने के लिए लगभग 10,000 वर्ग मीटर और भूमि की आवश्यकता हो सकती है। एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि जब तक 10,000 वर्गमीटर का कथित क्षेत्रफल उपलब्ध नहीं करवा दिया जाता है, तब तक सड़क मार्ग से कारों प्रहस्तन के लिए सुविधा का सृजन करना मुश्किल होगा।

መ/ቤት ተስፋዬ ከዚህ የዕለታዊ ሪፖርት የሚከተሉትን ደንብ በቻ የሚገልጻል፡፡

सुरक्षा हेतु अथवा सांविधिक कर्तव्यों के निर्वहन के लिए आवश्यक होने के अलावा टर्मिनल के डिजाइन, निर्माण, प्रचालन, अनुरक्षण और मरम्मत के कार्य में न तो हस्तक्षेप करेगा और न ही किसी प्रकार की बाधा खड़ी करेगा, लाइसेंसधारक के अनुरोध पर लाइसेंस -प्रदाता, टर्मिनल में तीसरे पक्ष द्वारा पैदा किए गए हस्तक्षेप को दूर करने के लिए अपनी ओर से अधिकतम प्रयास करेगा।"

(v) लाइसेंस एग्रीमेंट की "निविच्छिता" से संबंधित धारा 9.6 कहती है, "लाइसेंस प्रदाता यह सुनिश्चित करेगा कि पत्तन का निर्माण/विकास और प्रचालन, टर्मिनल निर्माण/विकास और प्रचालन पर कोई विपरीत प्रभाव नहीं डालेगा अथवा (उनके इस कार्य में) कोई रुकावट नहीं डालेगा।" ये दो धाराएं यथा, 9.3 और 9.6 एमओपीटी को टर्मिनल के प्रचालन में हस्तक्षेप करने की या रुकावट डालने की अनुमति प्रदान नहीं करती। एसडब्ल्यूपीएल, पोत के गोप्यसं का उपयोग नहीं कर सकता और यदि ऐसा किया जाता है तो एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी को सीएचएलडी का भुगतान करे अथवा सीएचएलडी श्रमिकों को काम पर लगाए, एमओपीटी ने इस बेबुनियाद कारण से एसडब्ल्यूपीएल को विवश किया कि वह विरोध जताते हुए ही सही, जब कभी रसील कार्गों के प्रहस्तन के लिए पोत के उपरकरों का उपयोग करे, एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी का भुगतान करे एमओपीटी का यह कृत्य लाइसेंस एग्रीमेंट की धाराओं 9.3 और 9.6 के प्रावधानों के अनुसार नहीं था।

(vi) एसडब्ल्यूपीएल ने यह भी सूचित किया कि एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल प्रचालक है और उससे अपेक्षा नहीं की जाती कि वह कार्गों के प्रहस्तन के लिए स्टीवेंडोर अथवा सीएचएलडी श्रमिकों की सेवाएं न ले।

(vii) जैसाकि एसडब्ल्यूपीएल के सभी अनुरोध एमओपीटी द्वारा अस्वीकृत कर दिए गए थे, एसडब्ल्यूपीएल के पास विवाद खड़ा करने और लाइसेंस एग्रीमेंट की प्रासंगिक धारा 14 के अंतर्गत मामले को माध्यरथन के लिए भेजने के सिवाय कोई विकल्प नहीं बचा था।

		<p>(vii) माझस्थन प्रक्रिया के दौरान (जो अमीजारी है), एमओपीटी ने माझस्थन प्रक्रियाओं में यूनिवर्सो को भी एक पक्ष बनाने का प्रयास किया। एमओपीटी के इस प्रस्ताव को विद्वान मध्यस्थ ने अस्वीकृत कर दिया।</p> <p>(ix) एसडब्ल्यूपीएल, अमी तक एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी की मद में रु. 59.00 लाख से अधिक का भुगतान, विरोध के अंतर्गत कर चुका है।</p> <p>(x) इस प्रकार, एसडब्ल्यूपीएल प्राधिकरण से अनुरोध करता है कि, तब पोत के गिरफ्त का उपयोग किया जा रहा हो, उस समय प्रशुल्क संशोधित कररे सीएचएलडी लेवी को इन्युट लागत के रूप में शामिल करें।</p> <p>(xi) एसडब्ल्यूपीएल को यह भी बताना है कि एमओपीटी ने यहरु अपनाया था कि लाइसेंस एग्रीमेंट के प्राप्तियाँ की नजर में एसडब्ल्यूपीएल से न तो सीएचएलडी श्रमिकों को काम पर लगाने की अपेक्षा की जाती है और न ही सीएचएलडी लेवी का भुगतान करने की अपेक्षा की जाती है। इस राज्य/दृष्टिकोण को बाद में अङ्गात कारणों से पलट दिया गया।</p>
--	--	---

- 8.1 दिनांक 2 जुलाई 2010 के पत्रों के माध्यम से हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्नों के एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी द्वारा उत्तर प्रस्तुत कर दिए गए हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 20 अगस्त 2010 और तदनन्तर दिनांक 31 अगस्त 2010 के पत्र के माध्यम में अपने जवाब भेजे थे।
- 8.2 हमारे द्वारा एसडब्ल्यूपीएल से पूछे गए प्रश्न और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए उनके उत्तर सारणी रूप में नीचे दिए जा रहे हैं:-

क्र. सं.	हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए उत्तर
क	विरीय/लागत विवरणियाँ	
(1)	चूंकि 2010 का वर्ष समाप्ति की ओर पहुंच चुका है, वर्ष 2009-10 के लिए अनुमानों को एसडब्ल्यूपीएल के चार्टेड एकाउन्टेंटों द्वारा प्रमाणित वार्षिक लेखा में वर्णित आंकड़ोंसे मिलान करते हुए वास्तविकों से अद्यतन किया जाए। वर्ष 2009-10 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की एक प्रति भी भेजी जाए। साथ ही, विरीय वर्ष 2010-11 के पहले तीन महिनों, यथा अप्रैल 2010 से जून 2010 तक के, चार्टेड एकाउन्टेंट द्वारा विधिवत प्रमाणित वास्तविकों और जुलाई 2010 से मार्च 2011 तक 9 महिनों के अनुमान प्रस्तुत करें और लागत विवरणी को तदानुसार अद्यतन करें। अनवर्ती वर्षों के अनुमानों की भी समीक्षा की जाए, और यदि आवश्यक हो तो वास्तविकों के संदर्भ से सुधार किया जाए। (वास्तविक प्रस्तुत किए जाने हैं)	संशोधित प्रस्ताव में आंकड़ों को वास्तविक आंकड़ों के अनुसार अद्यतन कर दिया गया है जैसाकि 2009-10 के आडिटेड वार्षिक लेखा में सूचित किया गया है। वर्ष 2009-10 के ऑडिट किए गए वार्षिक लेखा की प्रति प्रस्तुत है।
(2)	लागत विवरणी में वर्णित कुल आय, प्रथालन लागतों का कुल योग, मूल्य द्वास उपरिव्यय वार्षिक लेखा में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए प्रदत्त आंकड़ों से मेल नहीं खाते हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल की गई अद्यतन लागत विवरणी में विचार किए गए व्याज और कर से पहले शुद्ध अविक्षेप के साथ वर्ष 2007-08, 2008-09	मेल मिलाय (रिकान्सिलेशन) विवरणी प्रस्तुत है।

	और 2009-2010 के लिए एसडब्ल्यूपीएल की वित्तीय विवरणी में कराधान से पहले लाभ का मेलमिलाप(रिकॉन्सिलिएशन) करते हुए, कृपया एक विवरणी प्रस्तुत करें।	
(3)	यातायात	
(i)	<p>वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए वार्षिक यातायात 4.40 मिलियम टन और 4.63 टन बताया गया है, जो दर्शाता है कि वर्ष 2008-09 में, वैधिक मंदी के दौर में भी यातायात में लगभग 5 % की बढ़वार अर्जित की गई। इस संदर्भ में उन कारणों का औचित्य बताइए जिनके कारण वर्ष 2008-09 में सूचित किए गए यातायात के संदर्भ में यातायात वर्ष 2010-11 में घटकर 4.15 मिलियन टन (अर्थात् 10% गिरावट) और 2011-12 में 4.45 मिलियन टन (अर्थात् 3.9% गिरावट) रह गया। विभिन्न उद्योगों में अपेक्षित वृद्धि के अनुरूप सामान्यतौर पर यातायात में भी वृद्धि अपेक्षित होती है। भूस्वामी पत्तन-मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने पत्र सं. एफ ए/कास्ट 12/2010/92 दिनांक 29 मार्च 2010 (एसडब्ल्यूपीएल को हमारे पत्र दिनांक 5 अप्रैल 2010 के द्वारा अग्रेषित) के माध्यम से टिप्पणी की है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड यातायात कम है। एमओपीटी ने बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित वर्थ सं. 5 और 6 का प्रमुख उपयोगकर्ता जिंदलो स्टील लिमिटेड की आवश्यकता शीघ्र ही दोगुनी होने वाली है।</p> <p>उपरोक्त विद्युओं के प्रकाश में एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वह वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात प्रौजैक्शनों की समीक्षा करे और उन्हें संशोधित करें।</p>	<p>वर्ष 2009-10 में वास्तविक यातायात, 2008-09 के यातायात 4.63 मिलियन मी. ट. की तुलना में 4.32 मिलियन मीट्रिक टन था जो 7% कम था। यातायात में यह कभी पर्याप्त संख्या में रैक्स न मिल पाने के कारण और इस वजह से कार्गो के धीमीगति और कम मात्रा में बाहर जाने के कारण आई। 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के यातायात प्रौजैक्शन बदल दिए गए हैं और ये वर्ष 2010-11 में 4.65 मिलियन मी.ट., 2011-12 में 4.65 मिलि. मी.ट. और 2012-13 में 5.25 मिलियम मी.टन अनुमानित किया गया है। हालांकि जेएसडब्ल्यूस्टील लिमि. आने वाले वर्षों में अपनी क्षमता बढ़ाने वाला है किन्तु इससे एसडब्ल्यूपीएल कार्गो में वृद्धि नहीं होने वाली है।</p> <p>यह रुकावट/बाधा रेलवे द्वारा अपर्याप्त मात्रा में रैक्स उपलब्ध करवाने के कारण आ रही है। जैसाकि गोवा में रैक्स की उपलब्धता संदिग्ध है जेएसडब्ल्यूस्टील लिमि. ने 5 मिलियन टन वार्षिक के लिए कृष्णापतनम् पत्तन कम्पनी लिमिटेड से पहले ही एक अनुबंध कर लिया है। 2008-09 में 1392 और 2009-2010 में 1276 रैक्स उपलब्ध थे। कम रैक्स होने के बावजूद टर्मिनल पर भंडारण टर्न अराउंड 26 बार से अधिक रहा है। 7 जुलाई 2010 को प्रस्तुत संशोधित प्रस्ताव में यातायात प्रौजैक्शन संशोधित कर दिए गए हैं।</p>
(ii)	चलते हुए वैगन में लदान करने वाली प्रणाली और सिंगल रेल पर निवेश करके रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित सुधार के साथ प्रत्येक वर्ष प्रहसित सुधार के साथ प्रत्येक वर्ष प्रहसित किए जाने के लिए अपेक्षित अतिरिक्त यातायात की मात्रा दर्शाएं यह भी दर्शाएं की क्या इसे यातायात प्रौजैक्शनों में स्वीकार किया गया है।	<p>चलते हुए वैगन में लदान करने वाली प्रणाली और एक सिंगल लाइन, वर्ष 2011-12 के उत्तरार्थ में प्रचालित किए जाने की उम्मीद है। इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित सुधार के साथ, वर्ष 2009-10 में प्रहसित यातायात से वर्ष 2011-12 में 0.33 मिलि. मी.ट. और वर्ष 2012-13 में 0.92 मिलि. मी.टन. अतिरिक्त यातायात प्रहसित किए जाने की उम्मीद है। इसी पर यातायात प्रौजैक्शनों में भी विचार किए गया है।</p>
(iii)	फार्म 2 ए में प्रस्तुत किए गए यातायात विवरणों की जांच करने पर पाया गया कि यातायात प्रौजैक्शन, मुख्य रूप से कोयला एवं कोक कार्गो के संदर्भ से, वर्ष 2007-08 और 2008-09 में क्रमशः 4.00 मिलियन टन और 4.24 मिलियन टन से वर्ष 2010-11 और वर्ष 2011-12 में अनुमानतः गिरकर क्रमशः 3.55 मिलियन टन और 3.95 मिलियन टन होने वाला है। पिछले वर्षों के दौरान प्रहसित	<p>2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के भीतर कोयला और कोक का यातायात अपेक्षाकृत कम प्रौजैक्ट करने का कारण पर्याप्त संख्या में रैक्स की उपलब्धता न होना है, जैसा ऊपर 3 (i) में बताया गया है। कार्गो को रवाना करने संबंधी बाधाओं के चलते जेएसडब्ल्यूस्टील</p>

	यातायात की तुलना में कोयले और कोक का यातायात कम प्रोजैक्ट करने का औधित्य किए जाने की आवश्यकता है, विशेष कर पत्तन द्वारा की गई टिप्पणी के प्रकाश में कि प्रमुख उपयोगकर्ता जिंदल स्टील लिमिटेड द्वारा यातायात की मात्रा दोगुना किए जाने की उम्मीद है।	लिमि. की बढ़ती हुड़ कागो - आवश्यकताओं का एसडब्ल्यूपीएल लाभ नहीं उठा पाएगा और वैसे भी, जेएसडब्ल्यू स्टील लिमि. ने केपीसीएल के साथ एक दीर्घकालिन समझौते पर हस्ताक्षर कर लिए हैं।																																																		
(iv)	2010-11 में एचआर व्हाइट्स/स्लैब का यातायात अगले 2 वर्षों में 4 लाख टन से 3 लाख टन प्रोजैक्ट करने के कारण स्पष्ट किए जाएं।	आने वाले वर्षों में स्टील का नियात उत्त्लेखनीय रूप से कम होने की संभावना है और इसकी अधिकतर बिक्री/खपत स्वदेश में ही होगी। इसलिए, टर्मिनल के उपयोगकर्ता द्वारा प्रदत्त आंकड़ों पर आधारित एचआर व्हाइट्स/स्लैब्स के प्रोजैक्शन उपलब्ध करवाए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में यातायात प्रोजैक्शनों में परिवर्तन किया गया है।																																																		
(v)	एसडब्ल्यूपीएल उपरोक्त आवधारण के प्रकाश में, आय अनुमानों में अनुरूप सुधार के साथ वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात प्रोजैक्शनों की समीक्षा कर सकता है।	पहले से प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में आय विवरणियों में अनुरूप परिवर्तनों के साथ यातायात प्रोजैक्शनों में आवश्यक परिवर्तन कर दिए गए हैं।																																																		
(vi)	विदेशगामी पोतों की संख्या, 2008-09 में 86 से गिराकर 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात प्रोजैक्शनों की समीक्षा कर सकता है।	पहले से प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में, आय विवरणियों में अनुरूप परिवर्तनों के साथ यातायात प्रोजैक्शनों में आवश्यक परिवर्तन कर दिए गए हैं।																																																		
(vii)	एसडब्ल्यूपीएल वर्ष सं. 5 ए और 6 ए पर वास्तव में प्रहसित पोतों का औसत जीआरटी और पिछले 3 वर्षों यथा 2007-08 से 2009-10 तक में प्रहसित पोतों की संख्या दो स्लैबों यथा, 30000 जीआरटी से कम और 30,000 जीआरटी में प्रस्तुत करें।  अगले 5 वर्षों में यथा 2010-11 से 2012-13 तक वर्ष सं. 5 ए और 6 ए में प्रहसित किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों का औसत जीआरटी और पोतों की संख्या भी दी जाए।	पिछले 3 वर्षों में एसडब्ल्यू पीएल द्वारा वास्तव में प्रहसित पोतों का औसत जीआरटी निम्नानुसार है:-  <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">6 में पोतों का जीआरटी</th> </tr> <tr> <th>वर्ष</th> <th>पोतोंकी संख्या</th> <th>औसत 30000 ने कम</th> <th>पोतों की संख्या</th> <th>औसत 30000 से अधिक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>63</td> <td>41084.40</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>4</td> <td>24330.75</td> <td>65</td> <td>39146.26</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> <td>66</td> <td>39099.37</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">5 में पोतों का जीआरटी</th> </tr> <tr> <th>वर्ष</th> <th>पोतोंकी संख्या</th> <th>औसत 30000 ने कम</th> <th>पोतों की संख्या</th> <th>औसत 30000 से अधिक</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>27</td> <td>8778</td> <td>शून्य</td> <td>शून्य</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>14</td> <td>21803.21</td> <td>3</td> <td>31322.33</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>9</td> <td>17068.78</td> <td>1</td> <td>3104700</td> </tr> </tbody> </table>	6 में पोतों का जीआरटी					वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक	2009-10	शून्य	शून्य	63	41084.40	2008-09	4	24330.75	65	39146.26	2007-08	शून्य	शून्य	66	39099.37	5 में पोतों का जीआरटी					वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक	2009-10	27	8778	शून्य	शून्य	2008-09	14	21803.21	3	31322.33	2007-08	9	17068.78	1	3104700
6 में पोतों का जीआरटी																																																				
वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक																																																
2009-10	शून्य	शून्य	63	41084.40																																																
2008-09	4	24330.75	65	39146.26																																																
2007-08	शून्य	शून्य	66	39099.37																																																
5 में पोतों का जीआरटी																																																				
वर्ष	पोतोंकी संख्या	औसत 30000 ने कम	पोतों की संख्या	औसत 30000 से अधिक																																																
2009-10	27	8778	शून्य	शून्य																																																
2008-09	14	21803.21	3	31322.33																																																
2007-08	9	17068.78	1	3104700																																																
		वर्ष 2010-11 से 2012-13 के दौरान वर्ष सं. 5 ए और वर्ष सं. 6 ए में प्रहसित किए जाने के लिए अपेक्षित पोतों का औसत जीआरटी निम्नलिखित है :-																																																		

वर्ष	बर्थ सं.	30,000 से कम औसत की संख्या	30,000 से अधिक औसत पोतों की संख्या	
2010-11	5 ए	14	शून्य	
2011-12	5 ए	16	शून्य	
2012-13	5 ए	18	शून्य	
2010-11	6 ए	शून्य	56	
2011-12	6 ए	शून्य	59	
2012-13	6 ए	शून्य	67	

  

4.	क्षमता	
	(i) फार्म 2 ए कहता है कि लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार टर्मिनल की क्षमता 5 मिलियन टन है। लाइसेंस एग्रीमेंट कहता है कि 5 मिलियन टन तो न्यूनतम गारंटीड माल दुलाई है जो लाइसेंसदारी को अर्जित करनी है। इस संदर्भ में यह उल्लेख करना उचित होगा कि न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई ही टर्मिनल की क्षमता नहीं है। असल में तो क्षमता हमेशा न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई से अधिक ही होती है।	एसडब्ल्यूपीएल ने, इष्टतम स्टेकयार्ड क्षमता के आधार पर न कि इष्टतम बर्थ क्षमता के आधार पर 5 मिलियन टन प्रति वर्ष टर्मिनल क्षमता निर्धारित की है। एसडब्ल्यूपीएल के पास भंडारण क्षेत्र के रूप में 30,000 वर्ग मीटर उपलब्ध है। 5 के भंडारण अवयव और 26 के वर्तमान भंडारण टर्नओवर अनुपात के साथ एसडब्ल्यूपीएल लगभग 4 मिलियन टन प्रतिवर्ष की माल दुलाई प्राप्त कर सकता है। सुधरी हुई रैक्स आपूर्ति के आधार पर 34 टर्नअराउड्स की कल्पना के आधार पर 5 मिलियन मीटरिकटन प्रति वर्ष पर टर्मिनल क्षमता निर्धारित की गई है। इसके अलावा, अन्य पत्तनों/टर्मिनलों में बल्कि कार्गो के लिए औसत भंडारण टर्न-अराउड लगभग 12 गुना है।
	(ii) हालांकि 2008 के अपफ्रेंट प्रशुल्क मार्गदर्शी वर्तमान टर्मिनलों पर लागू नहीं होते हैं, केवल क्षमता के निर्धारण के प्रयोजन से एसडब्ल्यूपीएल ने 2008 की मार्गदर्शियों में प्रदत्त दृष्टिकोण का अनुपालन किया है, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत क्षमता के अनुमान के संदर्भ से निम्नलिखित बिंदुओं को स्पष्ट किए जाने की आवश्यकता है:	(क) प्रस्ताव का पैरा 5.3.5 कहता है कि टर्मिनल 5 ए की इष्टतम क्षमता 5.62 मिलियन और 6 ए की 2.30 मिलियन टन है। किन्तु, गणना कुछ अलग ही आकड़े देती है। इसके अलावा, पैनामैक्स एवं हैंडीमैक्सपोत से भाग और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किए गए शिप-डे-आउटपुट के आधार पर टर्मिनल 5 ए की इष्टतम क्षमता 5.18 मिलियन टन प्रतिवर्ष आती है जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यह 3.83 मिलियन टन प्रति वर्ष दिखाई गई है। इसके बारे में क्षमता की गणना में असंगतता दूर की जाए।
	(ख) 2008 के अपफ्रेंट प्रशुल्क मार्गदर्शी पैनामैक्स पोत के जरिए कोयला प्रहस्तन हेतु उत्तराई-दर 35000 टन प्रतिदिन प्रदान करते हैं जबकि एसडब्ल्यूपीएल ने पैनामैक्स पोत के लिए शिप-डे-आउटपुट बर्थ सं. 5 ए और 6 ए के लिए क्रमशः 25000 टन और 30,000 टन विचार किया है। उपलब्ध बैचमार्क से कम उत्पादकता दर पर विचार करने के कारण स्पष्ट करें।	(ख) एसडब्ल्यूपीएल ने 3 मोबाइल हार्बर क्रेनें काम में इस्तेमाल की हैं जबकि 2008 के अपफ्रेंट प्रशुल्क मार्गदर्शी कोयला उतारने के लिए शिप-डे-लोडर्स पर आधारित हैं।

	(ग) पिछले तीन वर्षों के लिए पैनामैक्स/हैंडीमैक्स पोत द्वारा कार्गो मदों में से प्रत्येक के प्रहस्तन के लिए औसत उत्तराई दर और औसत लदान दर प्रदान करें। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उपयोग में लाए जाने हेतु प्रस्तावित दो नए मोबाइल अनलोडरों पर विचार करते हुए अगले तीन वर्षों में अर्जित किए जाने के लिए अपेक्षित उत्पादकता स्तर भी प्रस्तुत किया जाए। कृपया दिखाएं कि बर्थ किराया आय के अनुमान में अगले तीन वर्षों में अर्जित किए जाने के लिए अपेक्षित औसत उत्पादकता पर विचार किया जाता है।	(ग) पिछले 3 वर्षों की औसत उत्तराई दर और लदान दर निम्नानुसार है:	
		औसत उत्तराई-दर मी.ट. पीडब्ल्यूडब्ल्यूडी में	
	वर्ष	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स
2009-10	28892	14233	
2008-09	28025	22370	
2007-08	28723	22820	
औसत लदान-दर मी.ट. पीडब्ल्यूडब्ल्यूडी में			
	वर्ष	पैनामैक्स	हैंडीमैक्स
2009-10	शून्य	5947	
2008-09	शून्य	8471	
2007-08	शून्य	7987	
मोबाइल अनलोडरों की प्रभावोत्पादकता को तब तक महसूस नहीं किया जा सकता जब तक कि रैक्स की स्थिति में सुधार नहीं आ जाता।			
	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपेक्षित उत्पादकता सुधार को विशेष रूप से रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार और प्रस्तावित प्रहस्तन उपकरण के बदल जाने से कार्गो की रिक्तीकरण रवानगी प्रक्रिया में अपेक्षित सुधार को ध्यान में रखकर, अलग-अलग दिखाया जाए।	बर्थ किराया आय, बर्थ 6 ए के लिए 27500 मी.ट. पीडब्ल्यू डब्ल्यूडी और बर्थ 5 ए के लिए 8000 मी.टी. पीडब्ल्यू डब्ल्यूडी की औसत उत्तराई दर पर विचार करते हुए परिणित की गई है। टर्न अराउंड अनुपात लगभग 8 गुना बढ़ जाएगा और उसी को 2010-11 से 2012-13 तक की अवधि के लिए प्रोजैक्शनों में फैक्टर किया गया है।	
	(घ) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालित बर्थ संख्या 5 ए एवं 6 ए कोयलाकोक के अलावा कार्गो, जैसे धूना पत्थर, एच आर क्यायल्सिस्टिलियां इत्यादि भी प्रहस्तित करते हैं। प्रहस्तन दर, प्रहस्तित किए जाने वाले कार्गो की प्रकृति पर निर्भर करते हुए बदलती रहेंगी। इष्टतम क्षमता निर्धारण इस बिन्दु पर जोर दे सकता है।	(घ) कोयले से इतर कार्गो की औसत उत्तराई दर, कोयले की औसत उत्तराई दर से कम होगी। इसलिए, यदि विभिन्न कार्गो की उत्तराई दर पर विचार किया जाए तो इष्टतम क्षमता घट जाएगी।	
	(ङ) लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 3.1 दिखाता है कि एसडब्ल्यूपीएल को टर्मिनल के निर्माण के लिए 60500 वर्गमीटर का जल क्षेत्र और 40200 वर्ग मीटर का धल क्षेत्र आवंटित किए गए थे। 33000 वर्गमीटर का कुल स्टेंकिंग क्षेत्रफल, जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार में लिया गया है, लाइसेंस एग्रीमेंट में अनुबंधित से मेल नहीं खाता। संदर्भित क्षेत्रफलों में मिन्तता के कारण स्पष्ट किए जाएं।	(ङ) लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार उपलब्ध करवाए गए कुल क्षेत्रफल 100700 वर्गमीटर में से 11700 वर्गमीटर बर्थों के निर्माण के लिए इस्तेमाल कर ली गई ह। लगभग 57000 वर्गमीटर क्षेत्रफल सामुद्री प्रहस्तन प्रणाली, रैक्सर रिक्लेमर और बैगन लोडिंग, ट्रैक्स, सङ्केत, बंद आदि खड़े करने के लिए उपयोग किए गए हैं। शेष बचा 32000 वर्ग मीटर कार्गो को रखने के लिए उपलब्ध है, जिसमें से केवल 30,000 वर्ग मीटर ही मशीनों के द्वारा भंडारण के लिए व्यावहारिक रूप से उपयोग में लाया जा सकता है। इसी के भीतर एसडब्ल्यूपीएल साफ भौसम में 14 मीटर ऊंचा तक भंडारण करता आ रहा है।	
	(च) पिछले तीन वर्षों के दौरान एसडब्ल्यूपीएल 2007-08 से 2009-10 द्वारा अर्जित किया गया है दैनिक कार्गो रिक्तीकरण/रवानगी का	(च) पिछले 3 वर्षों में प्राप्त की गई औसत दैनिक कार्गो रवानगी :-	

	<p>औसत और, इन-मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम और इसके दूसरे उपकरण के साथ सिंगल रेल लाइन के प्रचालित हो जाने के बाद अपेक्षित कार्गो-खानगी प्रस्तुत करें।</p>	<table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>औसत दैनिक खानगी</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td><td>12488 मी. ट.</td></tr> <tr> <td>2008-09</td><td>13210 मी. ट.</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>11722 मी. ट.</td></tr> </tbody> </table> <p>इन - मोशन वैगन लोडिंग सिस्टम के साथ सिंगल लाइन के प्रचालन में आने के बाद औसतन, 16000 मी. ट. की रवानगी हासिल की जा सकती है वशर्टे रेलवे द्वारा औसतन 5 रेक्स उपलब्ध - करवाए जाएं।</p>	वर्ष	औसत दैनिक खानगी	2007-08	12488 मी. ट.	2008-09	13210 मी. ट.	2009-10	11722 मी. ट.	
वर्ष	औसत दैनिक खानगी										
2007-08	12488 मी. ट.										
2008-09	13210 मी. ट.										
2009-10	11722 मी. ट.										
	<p>(छ) भुग्नव पतन न्यास में कोयला टर्मिनल के लिए अपफ्रेट प्रशुल्क निर्धारित करते समय 4.7 टन प्रति वर्गमीटर के भंडारण अवयव और 20 के वार्षिक टर्नओवर अनुपात पर एमओपीटी द्वारा सूचित की गई, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित परिमापकों, यथा 5 टन प्रति वर्गमीटर के भंडारण और 25.6 से 26.3 के टर्न ओवर की स्थिति के आधार पर विचार किया गया था। उपरोक्त की तुलना में इष्टतम यार्डक्षमता की गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अब विचार किया गया भंडारण अवयव व 5 टन प्रति वर्गमीटर और टर्नओवर अनुपात 18 का है जो एमओपीटी द्वारा पहले बताई गई स्थिति से उल्लेखनीय रूप से मिल्ने है।</p> <p>इष्टतम यार्डक्षमता गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किए गए परिमापकों का औचित्य सिद्ध करने के लिए वास्तविक भंडारण अवयव और पिछले तीन वर्षों में प्रत्येक प्रमुख कार्गो समूह के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अब प्राप्त किए गए टर्नओवर प्रस्तुत किए जाए।</p>	<p>(छ) यह हमारे स्तर पर हो गई टाइपिंग संबंधी एक भूल/गलती है। एसडब्ल्यूपीएल 5 टन प्रति वर्ग मीटर पर भंडारण कर सकता है और लगभग 26 गुना का टर्न ओवर अनुपात अर्जित किया जा सकता है। यह और अधिक बढ़ सकता है बशर्टे रेलवे द्वारा पर्याप्त संख्या में रेक्स उपलब्ध करवाए जाएं।</p> <p>जो विवरण प्रस्तुत किए बताए गए हैं, वे संलग्न नहीं हैं।</p>									
	<p>(ज) एसडब्ल्यूपीएल उपरोक्त आञ्जरेशन के प्रकाश में और प्रत्येक वर्ष के दौरान तैनात किए गए उपकरण/एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश पर विचार करते हुए भी इष्टतम वर्ष और यार्ड क्षमताओं की समीक्षा करें और उनमें संशोधन करें।</p>	<p>(ज) यथार्थपरक यार्डक्षमता 4 मिलि. मी. ट. प्रति वर्ष पर विचार की गई है। यदि रेक्स उपलब्ध हो जाते हैं तो क्षमता और भी सुधर सकती है जैसाकि पिछले वर्षों के प्रदत्त आंकड़ों से देखा जा सकता है:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>वर्ष</th><th>रेक्सों की संख्या</th><th>प्रहसित वर्ष कार्गो</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td><td>1392</td><td>4.63 मि. मीटर</td></tr> <tr> <td>2009-10</td><td>1276</td><td>4.32 मि. मीटर.</td></tr> </tbody> </table>	वर्ष	रेक्सों की संख्या	प्रहसित वर्ष कार्गो	2008-09	1392	4.63 मि. मीटर	2009-10	1276	4.32 मि. मीटर.
वर्ष	रेक्सों की संख्या	प्रहसित वर्ष कार्गो									
2008-09	1392	4.63 मि. मीटर									
2009-10	1276	4.32 मि. मीटर.									
(5)	आय अनुमान										
	<p>(i) एमओपीटी ने आञ्जर्व किया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय कम होती जा रही है जो मुख्यरूप से यातायात प्रोजैक्शनों को कम करते जाने के कारण है। आय अनुमान की समीक्षा की जाए और वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए यातायात अनुमान की समीक्षा हेतु हमारे आञ्जरेशन की दृष्टि से उसे संशोधित किया जाए।</p> <p>(ii) 2009-09 में वास्तव में अर्जित वर्ष किराया आय रु. 2887 लाख से, अनुमानित रूप से वर्ष 2010-11 में रु. 1958 लाख (32 % कम) और 2011-12 में रु. 2103 लाख (27% कम) होने वाली है। वर्ष किराया आय में अनुमानित गिरावट कार्गो यातायात / पोत यातायात में उत्तर-चढ़ाव के अनुरूप नहीं है। जैसाकि वर्ष किराया पोत के जीआरटीके संदर्भ से लगाया जाता है, अब यदि टर्मिनल पर बड़े</p>	<p>(i) जैसाकि 3 (i) में उपर बताया गया है, यातायात प्रोजैक्शन यथार्थ परक है। इसके अलावा जैसाकि वर्ष सं. 7 और 11 कोयला कार्गो के लिए विकसित किए जा रहे हैं, रेक्स की उपलब्धता और ब्रेगान्जा घाट की क्षमता इसमें मुख्य भूमिका निभाएंगे।</p> <p>(ii) वर्ष किराया आय, वर्ष 2009-10 में रु. 2919 लाख से गिरकर वर्ष 2010-11 में रु. 2109/- लाख रह जाने की प्रत्याशा/अपेक्षा है। इसका कारण 2010-13 तक की अवधि के लिए प्रस्ताव में विचार की जा रही बढ़ती हुई उत्पादकता है। यद्यपि वर्ष किराया, पोत के</p>									

	आकर को पोतों के बहुचने की भी समावना हो तो भी आय उल्लेखनीय रूप से नहीं गिरेगी। इसलिए, वर्ध किराया आय में अनुमानित कमी का औधिक्य बताया जाए।	जीआरटी के संदर्भ से लगाया जाता है, वर्ध किराया प्रभारों की गणना के लिए उन दिनों की औसत संख्या पर भी विचार किया जाता है जो एक पोत वर्ध पर बिताता है।
	(iii) एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रु. 46.25 अपनाते हुए पोत से संबंधित आय को रूपये में बदला गया है। प्रस्तुत राजस्व गणना से ऐसा लगता है कि विचार की गई विनिमय दर 1 अमरीकी डालर = रु. 47.10 है। एसडब्ल्यूपीएल सत्यापन करे और आवश्यक हो तो प्रथलित विनिमय दर के संदर्भ से वर्ध किराये से राजस्व अनुमान में आवश्यक संशोधन कर दे।	(iii) यहाँ भी टाइपिंग संबंधी गलती हो गई है और रूपये - डालर के बीच औसत परिवर्तन दर 1 अमरीकी डालर = रु. 46.25 ही पढ़ी जाए।
	(iv) (क) राजस्व अनुमान पर गणना की जांच करने पर देखा गया कि कोक के लिए डस्ट स्प्रैसर से आय, एसडब्ल्यूपीएल के दरमान में प्रदत्त रु. 2.15 प्रति टन के मुकाबले रु. 2.75 प्रति टन अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, वर्ध सं. 5 ए पर एकआरसी/एकआर सिस्टिल्यॉ पर के लिए कार्गो प्रहस्तन आय दरमान में प्रदत्त रु. 159/- प्रति टन की तुलना में दरमान में प्रदत्त रु. 150/- प्रति टन पर अनुमानित की गई है।	(iv) (क) कोक के लिए धूत दबाने संबंधी प्रभार रु. 2.15 प्रति टन के स्थान पर रु. 2.75 प्रति टन ही दिए हैं। यह कोक के लिए धूत दबाने पर होने वाले अधिक व्यय के कारण है, क्योंकि कोयले के घनत्व 0.8 की तुलना में कोक का घनत्व अपेक्षाकृत कम 0.6 होता है और यह अधिक स्थान धेरता है।
	(iv) (ख) फार्म 5 भी (i) में - कार्गो प्रहस्तन गतिविधि के लिए लागत विवरणी में पोत पोतघाट शुल्क और डस्टस्प्रैशन से आय-अनुमान प्रस्ताविक प्रशुल्क में कम होता हुआ अनुमानित किया गया है जबकि इन प्रशुल्क मटों में कोई कमी/गिरावट प्रस्तावित नहीं है। इसके अलावा, कार्गो प्रहस्तन प्रभार में विवारधीन प्रत्येक वर्ध में 32% वृद्धि प्रस्तावित की गई थी जबकि कार्गो प्रहस्तन प्रभार से राजस्व 27% बढ़ने का अनुमान किया गया है।	(iv) (ख) छिले वर्षों की तुलना में विवारधीन वर्षों के दौरान कार्गो - मिश्रण में परिवर्तन होने के कारण पोतघाट शुल्क और डस्ट-स्प्रैशन आय में कमी अनुमानित है। स्टील कार्गो में वृद्धि हो रही है और स्टील कार्गो का अधिकांश तटीय है।
	(ग) पारी गई विसंगतियों के संदर्भ से आय अनुमान प्रशुल्क को ठीक किया जाए।	(ग) संशोधित प्रस्ताव में जहाँ कहीं आवश्यक हुआ है, शुद्धियां लगायी गई हैं।
	(V) (क) इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दरें उच्चतम स्तर हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल ने यदि उच्चतम दरों पर किसी प्रकार की छूट दी हो तो वह दिखायी जाए, ऐसी छूट से पड़ने वाले राजस्व प्रभाव की मात्रा भी दर्शायी जाए।	(क) वर्ष 2007-08-, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखा में सूचित वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर वसूल किया गया राजस्व है।
	(ख) इस बात की पुष्टि की जाए कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखाओं में सूचित की गई वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर वसूलियां हैं।	पुष्टि की जाती है कि 2007-08, 2008-09 और 2009-10 के वार्षिक लेखा में सूचित वास्तविक आय प्राधिकरण द्वारा प्रदत्त प्रशुल्क के उच्चतम स्तर पर वसूल किया गया राजस्व है।
(6)	प्रचालन लागत	यही संशोधित प्रस्ताव की घारा 3.3 एवं 3.4 में विस्तार से समझाया गया है।
	(i) प्रशुल्क निर्धारण के लिए प्रशुल्क मार्गदर्शियों की घारा 2.5.1 के प्राक्यानों के अनुसार, व्यय प्रोजेक्शन भारत सरकार द्वारा घोषित सभी जिन्सों के लिए थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान हलचल के संबंध में मूल्यों के उत्तर-चढ़ाव के लिए समायोजित यातायात के अनुरूप होना चाहिए। जैसाकि हमारे पत्र सं. टीएएमपी/27/2005-विविध दिनांक 18 मई 2010 के माध्यम से सभी महापत्तन न्यासों/एसडब्ल्यूपीएल समेत निजी टर्मिनलों को सूचित किया गया	

	था कि वर्ष 2009-10 के लिए थो. मू. सू. में औसत हलघल में निर्णित किए जाने वाले प्रशुल्क मामलों में व्यय प्रोजेक्शनों के लिए 3.76% वृद्धि अवधि पर विचार किया जाएगा। इसलिए, लागत अनुमान में वार्षिक वृद्धि को वर्णित स्तर पर संशोधित किया जाए।	
	(ii) (क) प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम की लागत में, इस तथ्य पर विचार करते हुए कि अनुमानित रूप से श्रमिकों की संख्या संदर्भित अवधि में 286 से घटकर 126 होने वाली है, वर्ष 2008-09 में कथित रु. 1492 लाख से वर्ष 2010-11 में रु. 1800 लाख तक वृद्धि का औधित्य बताइए।	(क) संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 के लिए श्रमिकों की संख्या 286 ही रखी गई है।
	(ख) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत की गई विस्तृत गणना, वर्ष 2008-09 के लिए घोषित वास्तविक प्रतिटन लागत के संदर्भ से वर्ष 2010-11 में स्टेक यार्ड में ऑन बोर्ड स्टीवेडोरिंग लागत की यूनिट दर और अन्य प्रहस्तन व्ययों में 33% से 37% की वृद्धि दर्शाती है। बाद के वर्षों के लिए स्टीवेडोरिंग की लागत और प्रहस्तन खर्चों में और 5% वृद्धि अनुमानित है। इन सेवाओं की यूनिट लागत में अनुमानित वृद्धि 3.76% के अनुमेय थो. मू. सू. से बाहर/आगे की बात है।	(ख) ये दरें वार्षिक संशोधन के अधीन हैं। पिछले 3 वर्षों में उपभोक्ता भूल्य सूचकांक उल्लेखनीय रूप से ऊपर जा चुका है और ठेकेदार उन दरों पर काम करने के लिए बिल्कुल भी तैयार नहीं हैं जहां उन्हें घाटा उठाना पड़े।
	(ग) एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि प्रत्यक्ष श्रम द्वारा प्रदत्त सेवाओं (स्टीवेडोरिंग, मशीनीकृत प्रहस्तन प्रणाली प्रचालन, भेंडारण, कार्गो को बैगों में लादने के लिए) और अनुरक्षण श्रम (समस्त मशीनरी प्रणाली के अनुरक्षण के लिए) को विभिन्न कार्गो प्रहस्तन ठेकेदारों को आउट सोर्स कर दिया गया है। कृपया, प्रत्यक्ष श्रम और अनुरक्षण श्रम लागत के अनुमान के औधित्य के लिए आउटसोर्सिंग एजेन्सियों/एजेन्सी से किरणों की प्रतियां प्रस्तुत करें। साथ ही, इसके साथ पुष्टि करें कि प्रासारिक सेवा प्रदाताओं को स्पर्धात्मक बोली का अनुपालन करके ही लगाया गया है और संबंधों में पर्याप्त दूरी बनायी रखी गई है।	(ग) सभी प्रासारिक सेवा प्रदाताओं को स्पर्धात्मक बोली का अनुसरण करके कामपर लगाया गया है और संबंधों में पर्याप्त दूरी रखी गई है। बाद में, एसडब्ल्यूपीएल ने पत्र दिनांक 31 अगस्त 2010 के माध्यम से, जेएसडब्ल्यूइन्फ्रास्ट्रक्चर लिमि (जेएमडब्ल्यूआईपीएल) को दिए गए प्रचालन और अनुरक्षण करार की प्रति प्रस्तुत की है। यह अनुबंध /करार 1 अप्रैल 2010 से 31 मार्च 2013 तक रु. 40/- प्रतिटन पर कोयला/चूना पत्थर प्रहस्तन के लिए और रु. 90/- प्रतिटन पर स्टील के प्रहस्तन के लिए है। एसडब्ल्यूपीएल ने अन्य ठेकेदारों से ग्राप्त कोटेशन जो जेएमडब्ल्यूआईपीएल द्वारा उद्घृत दर से अधिक थे, भी अग्रेशित किए हैं।
	(iii) वर्ष 2010-11 में बिजली और ईंधन की यूनिट खपत वर्ष 2008-09 में सूचित वास्तविक खपत से क्रमशः 35% और 25% बढ़ने का अनुमान है। बाद के वर्षों के लिए प्रतिटन बिजली और ईंधन की खपत को 2008-09 के स्तर पर बरकरार रखा गया है। केवल वर्ष 2010-11 में ही बिजली और ईंधन की खपत में इतना अधिक अन्तर होने का कारण स्पष्ट किया जाए।	बिजली की खपत के बारे में माना गया है कि वह ऐक्स की उपलब्धता के बारे में अनिश्चितता के कारण और मशीनरी के पुराना होने के कारण बढ़ती है। एक बार नया उपकरण प्रचालन में आ जाए तो वर्ष 2011-12 में बिजली और ईंधन की स्थिति खपत कम हो जाएगी।
	(iv) (क) पानी की खपत में 625% वृद्धि (यथा, वर्ष 2008-09 में कार्गो के प्रतिटन पर कथित 0.004 लिटर से वर्ष 2010-11 से 2012-13 के वर्षों में कार्गो के प्रतिटन पर 0.01 लीटर) अनुमानित करने के कारण स्पष्ट किए जाए।	(क) पानी की खपत, संशोधित प्रस्ताव में, कार्गो के प्रतिटन पर 0.07 किलो लिटर संशोधित कर दी गई है।
	(ख) पानी की औसत यूनिट लागत वर्ष 2008-09 में रु. 44.22 प्रतिलिटर से बढ़कर 100.80 प्रतिलिटर होने का अनुमान है। 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए लागत विवरणी में पानी	(ख) पानी की औसत यूनिट लागत संशोधित प्रस्ताव में 2010-11 की अवधि के लिए रु. 50.40 प्रति कि. लि. पर विचार किया गया है।

	<p>की लागत का अनुमान, वर्ष 2008-09 के लिए बतायी गई वास्तविक लागत की तुलना में दोगुना पाया गया है। पानी की खरीद/प्राप्ति के लिए यूनिट दर में इतने अधिक अंतर का औचित्य बताया जाए और दस्तावेजी साक्षों के साथ उसकी पुष्टि की जाए।</p>	(ग) बाद में, एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 1 सितंबर 2010 के अपने पत्र के माध्यम से, निजी पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत विलों की प्रतियां प्रस्तुत की जो दर्शाती हैं कि दर लगभग रु. 100/- प्रति टन है।
	<p>(v) (क) वार्षिक लेखा में वर्ष 2007-08 में बतायी गयी वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 261.55लाख है जबकि लागत विवरणी में रु. 302 लाख पर विचार किया गया है। ऐसा ही अंतर, वर्ष 2008-09 के लिए लागत विवरणी में विचार किए गए आंकड़ों में भी देखा गया है। इस अंतर के लिए कारण बताए जाएं।</p>	(क) यह अंतर वार्षिक लेखा में लेखाशीर्षों को विभिन्न समूहों में बांधने के कारण है। कुल मिलाकर लागत वही रहती है।
	<p>(ख) वार्षिक लेखा में वर्ष 2008-09 में सूचित की गई मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 413.02 लाख में ठीक इससे पिछले वर्ष मरम्मत की मद में वास्तव में खर्च किए गए रु. 261.55 लाख की तुलना में आए उछाल का औचित्य बताएं। इसकी पुष्टि करें और दिखाएं कि 2008-09 तथा 2009-10 की पिछली अवधि में खर्च की गई, यदि वास्तव में खर्च की गई है तो एक मुश्त बड़ी मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए इस मद की लागत का अनुमान लगाते समय विचार नहीं किया गया है।</p>	(ख) रु. 413.02 लाख, वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत है।
	<p>(ग) एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत सिविल परिसंपत्तियों के लिए 1.5% पर और मैकेनिकल परिसंपत्तियों पर 3% पर अनुमानित की गई है, जैसीकि आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण में अनुमोदित की गई थी। आरंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान कोई भी वास्तविक उपलब्ध न होने के कारण कथित प्रतिशतताएं अपनायी गई थीं। यहां तक कि पिछले प्रशुल्क संशोधन में मरम्मत और अनुरक्षण लागत, ठीक पिछले वर्ष में सूचित की गई वास्तविक के आधार पर विचार की गई थी। वर्ष 2010-11 के पहले 3 माह (अप्रैल से जून) के वास्तविकों के संदर्भ से (इसमें शामिल एक मुश्त व्यय को छोड़कर) औचित्य सिद्ध किया जाए। प्रत्येक वर्ष में सकल खंड के प्रति प्रस्तावित नई अभिवृद्धियों पर अनुमानित मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत भी दर्शायी जाए। इस बात की भी पुष्टि करें कि नई अभिवृद्धियों पर मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाते समय यह ध्यान में रखा गया है कि सकल खंड में नई अभिवृद्धियां सामान्यतया, आरंभिक अवधि में वारंटी/गारंटी से कठोर होती हैं।</p>	(ग) जैसे- जैसे परिसंपत्तियां पुरानी होती जाती हैं, यह प्रत्याशित है कि दोनों परिसंपत्ति, सिविल एवं मैकेनिकल की मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत पर्याप्त रूप से बढ़ जाएगी। किन्तु एसडब्ल्यूपीएल उस पर 1.5% सिविल परिसंपत्ति के लिए और मैकेनिकल परिसंपत्ति के लिए 3% पर विचार कर रहा है। जैसे-जैसे समय बीतता जाता है और उपकरण पुराना पड़ता जाता है, उसका उत्पादकता स्तर बनाए रखने और उसके दीर्घ जीवन के लिए मरम्मत और अनुरक्षण खर्चें तो अवश्यमेव बढ़ने वाले हैं। वर्ष 2011-12 के उत्तरार्ध में संयंत्र और मशीनरी में नई अभिवृद्धियां होने वाली हैं। इसलिए, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के प्रोजेक्शन उद्यित ही हैं।
	<p>(घ) वर्ष 2011-12 में मरम्मत एवं अनुरक्षण लागत रु. 487/- लाख अनुमानित की गई है और वर्ष 2012-13 में यह बढ़कर रु. 722 लाख, अनुमानित की गई है। वर्ष 2012-13 में अनुमानित 48% वृद्धि का औचित्य बताएं। अनुमानों के समर्थन में विस्तृत गणना भी प्रस्तुत करें।</p>	ये प्रोजेक्शन, मरम्मत और अनुरक्षण लागत के आधार मूल्य न्यूनतम, सिविल परिसंपत्ति सकल खंड के 1.5% और मैकेनिकल परिसंपत्ति के 3% पर आधारित हैं।
	<p>(vi) (क) पिछले प्रशुल्क संशोधन के समय यह बताया गया था कि एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा को लेकर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। विवाद का निपटारा शेष रहने के कारण अनुरक्षण निकर्षण लागत प्रशुल्क निर्धारण में स्वीकार की गई थी जो उपयुक्त वार्षिक वृद्धि के साथ</p>	(क) वर्ष 2010-11 में रु. 1.46 करोड़ की अनुरक्षण निकर्षण लागत पर मई 2010 में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत वास्तविक विल के आधार पर संशोधित प्रस्ताव में विचार किया

	एमओपीटी द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को प्रस्तुत किए गए बिलों पर आधारित है। इस संदर्भ में, अनुरक्षण निकर्षण लागत का औचित्य बताइए जो वर्ष 2008-09 में बताई गई रु. 36.53 लाख का दो गुना करके वर्ष 2010-11 में रु. 76 लाख, लगभग दो गुना अनुमानित की गई है।	गया है।
	(ख) वर्ष 2010-11 के लिए रु. 190.44 प्रति घन मीटर की यूनिट दर अपनाने के आधार और बाद के वर्षों में 5.8% की वार्षिक वृद्धि अपनाने के आधार का औचित्य सिद्ध करने और निकर्षण कंपनी के साथ किए गए योग्य करार का दस्तावेजी संबूत प्रस्तुत किए जाने की आवश्यकता है।	(ख) अनुरक्षण निकर्षण की यूनिट दर, वर्ष 2009-10 में रु. 74/- प्रति घ. मी. की तुलना में वर्ष 2010-11 के लिए रु. 122.63 प्रति. घ. मी. संशोधित कर दी गई है। यह एमओपीटी के वास्तविक बिल पर आधारित है। वर्ष 2011-12 और 2012-13 के लिए 5% की वृद्धि पर विचार किया गया है। सभी निकर्षण खर्चों की प्रतिपूर्ति, बिलों के आधार पर एमओपीटी को की गई है और एसडब्ल्यूपीएल ने किसी भी निकर्षण कंपनी के साथ सीधे-सीधे कोई अनुबंध नहीं किया है।
	(ग) यदि यह व्यय, अनुरक्षण निकर्षण की मद में एमओपीटी द्वारा प्रस्तुत किए गए/किए जाने वाले बिलों के संदर्भ में है तो वर्ष 2008-09 और 2009-10 के लिए विचार किए गए वास्तविकों को बल प्रदान करने के लिए उन बिलों की प्रतियोगी/प्रति प्रस्तुत की जाए।	(ग) एमओपीटी द्वारा भेजे गए बिलों तथा निकर्षण बिल के भुगतान की रसीदों की एक-एक प्रति प्रस्तुत है।
(7)	पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान प्राधिकरण ने कहा था कि न्यूनतम गारंटीड मालदुलाई का लक्ष्य प्राप्त न कर पाने के कारण देय राजस्व भाग को मान्यता नहीं दी जाएगी और इस प्रकार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत अनुमानित यातायात प्रोजेक्शन पर लगने वाला राजस्व भाग 2005 के प्रशुल्क मागदर्शियों के अनुसार प्रशुल्क निर्धारण के प्रयोजन से दूसरी न्यूनतम बोली के रूप में स्वीकृत आधार के रूप में लिया गया था। एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी जाती है कि वह पिछले प्रशुल्क आदेश में प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए लागत विवरणी में विचार किए गए राजस्व भाग के अनुमान को संशोधित कर ले।	प्राधिकरण के निर्णय के अनुरूप रायल्टी पर विचार किया गया है।
(8)	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी के साथ निष्पादित लीगल एग्रीमेंट का अनुच्छेद 7.3.4.2 प्रत्येक वर्ष लाइसेंस शुल्क में 5% की वृद्धि अनुबंधित करता है। इसके मुकाबले, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2009-10 और वर्ष 2008-09 के किराए 2008-09 के लिए सूचित किए गए वास्तविक पट्टेदारी प्रदान किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पहा किराये के अनुमोदन के लिए सूचित किए गए वास्तविक पट्टेदारी किरायों के संदर्भ से लगभग 46% से 54% वृद्धि दर्शाते हैं। जैसाकि मार्च 2004 में मंत्रालय द्वारा घोषित महापत्तनों का भूमि एवं जल प्रबंधन पर मार्गदर्शियों का अनुसरण करते हुए एमओपीटीने पट्टे किरायों के संशोधन के लिए कोई प्रस्ताव प्रस्तुत नहीं किया है, इस प्राधिकरण ने भुग्गाव पत्तन न्यास के संपदा किरायों में कोई - वृद्धि अनुमोदित नहीं की है। इस संदर्भ में तसदीक करें कि 2009-10 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए पट्टे किरायों का अनुमान लीज एग्रीमेंट के अनुरूप है।	वर्ष 2009-10 के लिए लाइसेंस शुल्क एमओपीटी के बिल और विभिन्न पत्राचारों के आधार पर अदा किया गया है जिनमें एमओपीटी ने पुष्टि की है कि प्राधिकरण ने रु. 292/- प्रति 10 वर्गमीटर की दर को विधिवत अनुमोदन प्रदान किया है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए पहा किरायों के अनुमोदन के लिए उसी पर विचार किया गया है। प्राधिकरण को संबंधित दिनांक 02.08.2010 के अपने पत्र द्वारा एमओपीटी ने भी इसकी पुष्टि कर दी है।

(9)	(i) वर्ष 2008-09 के लिए वार्षिक लेखा में सूचित किया गया बीमा प्रीमियम रु. 132 लाख है जबकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागत विवरणी में इस मद में विचार की गई राशि रु. 139/- लाख है। वार्षिक लेखा में सूचित किए तथा, लागत विवरणी में विचार किए गए आंकड़ों में अंतर का कारण स्पष्ट किया जाए।	(i) प्रस्तुत किए गए संशोधित प्रस्ताव में यह अंतर ठीक कर लिया गया है।
	(ii) लागत विवरणी में विचार किए गए बीमा (प्रीमियम) के आंकड़ों का औद्यित्य सिद्ध करने के लिए वर्ष 2009-10 और 2010-11 के दौरान ली गई बीमा पालिसियों (सुरक्षाओं) की प्रतियां प्रस्तुत करें।	1 जुलाई 2010 से 30 जून 2011 तक की अवधि के लिए बीमा की प्रतियां प्रस्तुत हैं जो दिखाती हैं कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रु. 1.44 करोड़ के प्रीमियम का भुगतान किया गया है।
(10)	वर्ष 2010-11 के लिए अन्य व्ययों में 21% की वृद्धि का औद्यित्य बताया जाए क्योंकि यह 3.76 % थोक मूल्य सूचकांक से बहुत आगे/अधिक है। प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय अनुमानित करने के लिए वार्षिक वृद्धि भी, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अपनायी गई 5.8% की तुलना में 3.76% विचार की जाए।	वर्ष 2010-11 में अन्य व्ययों पर, 2009-10 की अवधि में किए गए खर्चों के बराबर पर विचार किया गया है। प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय में वार्षिक वृद्धि वार्षिक कर्मचारी लागत संशोधनों पर आधारित है जो थो. मू. सू. से बहुत अधिक है। इसके अलावा, सभी अन्य सामान्य उपरिव्ययों पर व्यय थो. मू. सू. से बहुत ज्यादा हैं।
(11)	प्रस्ताव कहता है कि मूल्यहास की गणना कंपनी अधिनियम 1956 में वर्णित दरों के अनुसार ही, की गई है और लाइरेंस एग्रीमेंट के प्राक्षणानों के अनुसार की गई है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.7.1 के अनुसार मूल्य ह्यास की गणना सरल रेखा विधि के आधार पर, कंपनी अधिनियम अथवा रियायती करार में प्रदत्त जीवन मानकों पर इनमें से जो भी अधिक हो आधारित की जानी है। कृपया पुष्ट करें कि मूल्य ह्यास की गणना प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार की गई है।	मूल्य ह्यास की गणना प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार ही की गई है।
(12)	कुछ साझा खर्चों, जैसे कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधी गतिविधि के बीच प्रबंधन एवं सामान्य उपरिव्यय, पट्टा किराए, बीमा, प्राथमिक व्यय और बहु खाते डाला गया अपफंटशुल्क इत्यादि के आवंटन का आधार स्पष्ट किया जाए।	कुछ साझा खर्चों का आवंटन कुल आय में कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और पोत संबंधी गतिविधि के अलग -अलग अनुपात के आधार पर किया गया है।
(13)	जैसाकि पहले बताया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल को सभी व्यय मदों को 2009-10 के लिए वास्तविकों के संदर्भ से अद्यतन करने और प्रथमित थोक मूल्य सूचकांक लागू करते हुए तथा प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुसार यातायात वृद्धि के लिए समायोजित करते हुए बाद के वर्षों के लिए अनुमानों को समुचित रूप से संशोधित करने की सलाह दी है।	संशोधित प्रस्ताव में 2009-10 के लिए वास्तविकों को अद्यतन कर लिया गया है।
(14)	प्रोजेक्ट अवधि के अंत में एसडब्ल्यूपीएल को मिलने वाली जमानत राशि की धन वापसी खाते में जमा करने की प्रक्रिया को वर्षों में विभाजित करने (वार्षिक किश्तों में बाटने के लिए) एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विचार किया गया डिस्काउन्टिंग फैक्टर दर्शाया जाए। डिस्काउन्टिंग फैक्टर त्रहन की प्रचलित लागत पर विचार किया जाए।	यद्यपि हम प्राधिकरण के आवारेशन से सहमत हैं किन्तु एसडब्ल्यूपीएल ने 2% के डिस्काउन्टिंग फैक्टर पर विचार कर लिया है।
(15)	नियोजित पूँजी	
	(i) चूंकि वर्ष 2009-10 पहले ही समाप्त हो चुका है सकल खंड में	वर्ष 2009-10 के लिए सकल खंड में वास्तविक

	<p>प्रस्तावित अभिवृद्धियां, मूल्य ह्यास और अन्य संबंधित मर्दें, वास्तविकों के संदर्भ से संशोधित की जाए। पिछले तीन महिनों (यथा, अप्रैल 2010 से जून 2010 तक) सकल खंड में अभिवृद्धियां भी प्रस्तुत की जाएं।</p>	<p>अभिवृद्धियां और मूल्य ह्यास संशोधित प्रस्ताव में जहां कहीं आवश्यक हुआ परिवर्तित कर दिए गए हैं। इसके अलावा दिनांक 31 अगस्त 2010 के पत्र के माध्यम से संशोधित नियोजित पूँजी भी प्रस्तुत कर दी गई है जिसमें कहा गया है कि उपरोक्त ऑकड़े वार्षिक लेखा के आकड़ों से मेल खाते हैं।</p>																																																					
	<p>(ii) कृपया 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का विस्तृत ब्यौरा वर्ष वार प्रस्तुत करें।</p>	<p>निम्नलिखित ब्यौरे प्रस्तुत किए गए हैं:-</p> <p style="text-align: center;"><b>प्रस्तावित कैपेक्स</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>2010-11</th> <th>करोड़ों में</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>भंडार एवं उपकंद्र</td> <td>रु. 0.75</td> </tr> <tr> <td>सिलो</td> <td>रु. 7.50</td> </tr> <tr> <td>पश्चिमी बंध कोमजबूत करना</td> <td>रु. 0.35</td> </tr> <tr> <td>रेल-लाइन</td> <td>रु. 0.20</td> </tr> <tr> <td>एमएचएस को बीमा स्पेयर्स</td> <td>रु. 3.50</td> </tr> <tr> <td>कन्वेयर लिंकिंग सिलो</td> <td>रु. 1.55</td> </tr> <tr> <td>घूल दबाव प्रणाली</td> <td>रु. 0.375</td> </tr> <tr> <td>कम्प्यूटर्स</td> <td>रु. 0.025</td> </tr> <tr> <td>फर्नीचर एवं फिक्सदर्स</td> <td>रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td></td> <td>रु. 14.27</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td></td> </tr> <tr> <td>रेल लाइन</td> <td>रु. 2.00</td> </tr> <tr> <td>रिक्लेमर</td> <td>रु. 3000</td> </tr> <tr> <td>मोबाइल अनलोडर्स</td> <td>रु. 48.00</td> </tr> <tr> <td>कन्वेयर लिंकिंग सिलों</td> <td>रु. 1.35</td> </tr> <tr> <td>बिजली की वस्तुएं</td> <td>रु. 0.47</td> </tr> <tr> <td>कम्प्यूटर्स</td> <td>रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td>फर्नीचर एवं फिक्सदर्स</td> <td>रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td>सिलो</td> <td>रु. 13.00</td> </tr> <tr> <td></td> <td>रु. 67.85</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td></td> </tr> <tr> <td>रिक्लेमर</td> <td>रु. 12.00</td> </tr> <tr> <td>कम्प्यूटर्स</td> <td>रु. 0.025</td> </tr> <tr> <td>फर्नीचर एवं फिक्सदर्स</td> <td>रु. 0.015</td> </tr> <tr> <td></td> <td>रु. 12.04</td> </tr> </tbody> </table> <p>(iii) अनुमानित रूप से सकल खंड में वर्ष 2010-11 में रु. 10.77 करोड़ की, 2011-12 में रु. 67.85 करोड़ की और 2012-13 में रु.</p>	2010-11	करोड़ों में	भंडार एवं उपकंद्र	रु. 0.75	सिलो	रु. 7.50	पश्चिमी बंध कोमजबूत करना	रु. 0.35	रेल-लाइन	रु. 0.20	एमएचएस को बीमा स्पेयर्स	रु. 3.50	कन्वेयर लिंकिंग सिलो	रु. 1.55	घूल दबाव प्रणाली	रु. 0.375	कम्प्यूटर्स	रु. 0.025	फर्नीचर एवं फिक्सदर्स	रु. 0.015		रु. 14.27	2011-12		रेल लाइन	रु. 2.00	रिक्लेमर	रु. 3000	मोबाइल अनलोडर्स	रु. 48.00	कन्वेयर लिंकिंग सिलों	रु. 1.35	बिजली की वस्तुएं	रु. 0.47	कम्प्यूटर्स	रु. 0.015	फर्नीचर एवं फिक्सदर्स	रु. 0.015	सिलो	रु. 13.00		रु. 67.85	2012-13		रिक्लेमर	रु. 12.00	कम्प्यूटर्स	रु. 0.025	फर्नीचर एवं फिक्सदर्स	रु. 0.015		रु. 12.04	<p>एसडब्ल्यूपीएल, एमओपीटी के साथ एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर करने की तैयारी</p>
2010-11	करोड़ों में																																																						
भंडार एवं उपकंद्र	रु. 0.75																																																						
सिलो	रु. 7.50																																																						
पश्चिमी बंध कोमजबूत करना	रु. 0.35																																																						
रेल-लाइन	रु. 0.20																																																						
एमएचएस को बीमा स्पेयर्स	रु. 3.50																																																						
कन्वेयर लिंकिंग सिलो	रु. 1.55																																																						
घूल दबाव प्रणाली	रु. 0.375																																																						
कम्प्यूटर्स	रु. 0.025																																																						
फर्नीचर एवं फिक्सदर्स	रु. 0.015																																																						
	रु. 14.27																																																						
2011-12																																																							
रेल लाइन	रु. 2.00																																																						
रिक्लेमर	रु. 3000																																																						
मोबाइल अनलोडर्स	रु. 48.00																																																						
कन्वेयर लिंकिंग सिलों	रु. 1.35																																																						
बिजली की वस्तुएं	रु. 0.47																																																						
कम्प्यूटर्स	रु. 0.015																																																						
फर्नीचर एवं फिक्सदर्स	रु. 0.015																																																						
सिलो	रु. 13.00																																																						
	रु. 67.85																																																						
2012-13																																																							
रिक्लेमर	रु. 12.00																																																						
कम्प्यूटर्स	रु. 0.025																																																						
फर्नीचर एवं फिक्सदर्स	रु. 0.015																																																						
	रु. 12.04																																																						

	12.01 करोड़ की अभिवृद्धियों के समर्थन में जारी किए गए वर्क आर्डर/बजटरी कोटेशनों इ. की प्रतियां प्रस्तुत करें। प्रस्ताव के पैरा 2.3 में प्रदर्शित परिसंपत्तियों में से प्रत्येक के लिए वर्ष 2010 -11 से 2012-13 तक में सकलखंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का वर्तमान स्तर/की वर्तमान स्थिति भी प्रस्तुत की जाए।	में है जिसके माध्यम से एमओपीटी इन्वेशन वैगन लोडिंग सिस्टम संस्थापित करने की अनुमति प्रदान करेगा। इन्वेशन वैगनलोडिंग सिस्टम की संस्थापना के साथ -साथ सिंगल लाइन और कनिंच्युअस शिप लोडर्स की संस्थापना का कार्य वर्ष 2011-12 के उत्तरार्द्ध तक पूरा हो जाएगा।
	(iv) दो एथएमसी परिसंपत्तियों की बिक्री से प्राप्त होने वाले बिक्री मूल्य का प्रभाव लागत-विवरणी में स्वीकार किया/दर्शाया जाए।	दो एथएमसी परिसंपत्तियों का बिक्री मूल्य, 2010-11 से 2012-13 की अवधि के दौरान पूँजीगत व्यय में से कम कर दिया गया है जैसाकि संशोधित प्रस्ताव की घारा 4 में वर्णन किया गया है।
	(v) इस बात की पुष्टि की जाए कि प्रत्येक वर्ष में समस्त प्रस्तावित व्यय उसी वर्ष की लेखा बहियों में कैपिटलइंज किया जाएगा और इसके साथ ही इतनी राशि या मूल्य की परिसंपत्ति उसी वर्ष प्रचालन के लिए भौतिक रूप से (व्यावहारिक रूप से) उपलब्ध करवायी जाएगी। इस संबंध में यह घ्यान में रखा जाए कि प्रगतिशील पूँजीगत कार्य को उस पर प्रतिलाम अनुमत करने के लिए नियोजित पूँजी के रूप में गिना नहीं जाता है।	सभी परिसंपत्तियां उपयोग के लिए एक बार उपलब्ध हो जाने के बाद स्वतः कैपिटलइंज हो जाएंगी। (पूँजी में बदल जाएंगी) यह लेखाकरण के मानकों के अनुसार है।
	(vi) वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के दौरान प्रस्तावित निवेश के संदर्भ से कृपया, क्षमता में अभिवृद्धि, अतिरिक्त यातायात/कारोबार, यूनिट प्रचालन लागत में कमी या प्रचालनीय दक्षता में किसी सुधार के रूप में निवेश का प्रभाव प्रदर्शित करें।	2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों में प्रस्तावित अतिरिक्त निवेश से स्टोरेज स्पेस टर्न अराउंडस की संख्या बढ़ जाएगी। जिसके वर्तमान 26 से बढ़कर 34 बार हो जाने की संभावना है।
	(vii) सूचना ग्रीष्मोगिकी, फर्नीचर एंड फिक्सदर्स, भवन, इत्यादि से संबंधित परिसंपत्तियों का सकल खंड, जो टर्मिनल पर सेवाएं प्रदान करने के लिए साझा परिसंपत्ति जान पड़ते हैं, पूरी तरह से प्रशुल्क रूप से कार्यों प्रहस्तन गतिविधि को आंबेटित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल की साझा और सामान्य परिसंपत्तियों समुचित आधार पर कार्यों प्रहस्तन और बर्ध किराया सेवा दोनों को आंबेटित करने पर विदार करें।	संशोधित प्रस्ताव में इसी प्रकार से आंबटन किया गया है।
	(viii) पिछले प्रशुल्क संशोधन में, उल्लेख किए जाने पर प्राथमिक व्यय परिसंपत्तियों के सकल खंड में से बाहर रखा गया था और प्रोजैक्ट की शेष अवधि में फैला दिया गया था, प्रतिलाभ प्राथमिक खर्च के अन्तर्मार्टाइंज भाग पर अनुमत किया गया था। (देखे दिसंबर 2006 के प्रशुल्क आदेश का पैरा 11 (x), वर्तमान प्रशुल्क संशोधन कावायद में एसडब्ल्यूपीएल ने प्राथमिक खर्चों को लागत विवरणी में अलग से बहु खाते डाला दिखाया है उसने परिसंपत्तियों के सकलखंड/शुद्ध खंड और मूल्य ह्यास में आवश्यक समायोजन नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल ने पुनः अनुरोध किया जाता है कि वह परिसंपत्तियों के सकल खंड से प्राथमिक खर्चों को बाहर कर दे और इस बारे में एक अलग प्रविष्टि दिखाए। साथ ही, वर्ष 2007-08 से और 2009 - 10 के लिए लेखा बहियों के अनुसार सकलखंड मूल्य ह्यास और	2010-11 से 2012-13 की अवधि के लिए मूल्य ह्यास रु. 69000/- कम किया जा सकता है।

	<p>शुद्ध खेड का लागत विवरणी में तदनुरूप आंकड़ो से मिलान करे। 2007-08 से 2009-10 तक की बीती अवधि के लिए और 2010-11 से 2012-13 तक की भावी अवधि में से प्रत्येक के अलग - अलग वर्ष के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में दिए गए व्यवहार का अनुसरण करते हुए अनुअमॉर्टाइज्ड प्राथमिक व्यय पर प्रतिलाभ पर विचार किया जाए।</p>	
	<p>(ix) (क) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 कार्यकारी पूँजी के अनुमानन के लिए दो महिनों की संपदा आय और रेलवे टर्मिनल प्रभारों पर विविध ऋणदाताओं के लिए मानदंड अनुबंधित करती है। दो महिनों के कुल राजस्व पर विविध ऋणदाताओं (कर्जदारों) का अनुमानन मार्ग दर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार/अनुरूप नहीं है।</p> <p>चेन्नई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड में लिए गए निर्णय के आधार पर प्राधिकरण ने 30 सितंबर 2008 को 2005 के मार्गदर्शियों में संशोधन/सुधार घोषित करते हुए एक आदेश पारित किया है जो अन्य बातों के साथ विविध देनदारों के भाग के रूप में लिए जाने के लिए लाइसेंस एग्रीमेंट की अनुबंधीय अनिवार्यताओं से पैदा होने वाली कुछ मदों पर आउट फ्लो (व्यय) की अनुमति देता है। लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुच्छेद 7.3.4.2 के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा है कि वह, उसे आबंटित की गई अग्रिम रूप से पट्टेदारी किराये का भुगतान करे। चूंकि अग्रिम भुगतान, अलग-अलग महिने के लिए देय किराए के समक्ष समायोजित हो जाएगा और वर्ष के अंत में समस्त अग्रिम समायोजित हो जाएगा, दिनांक 30 सितंबर 2008 के सीसीटीएल आदेश में अपनाए दृष्टिकोण के अनुरूप कार्यकारी पूँजी की गणना के लिए 2010-11 से 2012-13 तक प्रत्येक वर्ष के लिए कार्यकारी पूँजी के भाग के रूप में पूर्व - भुगतान के 50% पर विचार किया जाए।</p>	(क) दो महिने की सकल आय पर देनदारों पर विचार किया गया है।
	<p>(ख) प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.9.9 अन्य मदों के लिए प्रदत्त मानदंडों के अलावा, कार्यकारी पूँजी की गणना में इच्चेटरी के अनुमान के लिए मानदंड प्रदान करती है। 2008-09 और 2009-10 के वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में सूचित इच्चेटरी के इतिशेष (क्लोजिंग बैलेंस) के स्तर पर विचार की गई इच्चेटरी मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार नहीं है।</p>	(ख) संशोधित प्रस्ताव में मार्गदर्शियों के अनुसार ठीक कर दिया गया है। (फार्म 4ए)
	<p>(ग) 2007-08 और 2008-09 के वार्षिक लेखा में क्रमशः रु. 287.802 लाख और रु. 4.60.43 लाख पर सूचित स्टोर्स और स्पेयर्स की खपत का पूँजीगत स्पेयर्स, अन्य इच्चेटरी ईंधन तथा, कस्टमाइज्ड स्पेयर्स में दो भागों में विभाजन प्रस्तुत करें और पिछली अवधि के साथ-साथ भावी अवधि के लिए मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों का अनुसरण करते हुए कार्यकारी पूँजी में अनुमेय इच्चेटरी को सुधारिए।</p>	(ग) संशोधित प्रस्ताव में फार्म 4 ए में दिखाया गया है।
	<p>(घ) कार्यकारी पूँजी गणना में विचार किए गए ऋण और अग्रिम मार्गदर्शियों में प्रदत्त मानदंडों के अनुसार नहीं हैं। वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए फार्म 4 वीं में विचार की गई वर्तमान देनदारी विभिन्न वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में सूचित आंकड़ो से मेल नहीं खाती, वर्तमान देनदारियों 2008-09 में रु. 644 लाख से 2009-10</p>	(घ) संशोधित प्रस्ताव में ऋण और अग्रिम फार्म 4 वीं में, विद्युत बोर्ड और पत्तन न्यास के पास जमानत जमा के आधार पर ही दिखाए गए हैं। संशोधित प्रस्ताव में, कार्यकारी पूँजी में अन्तर

	में रु. 332 लाख और 2010-11 में रु. 355 लाख नीचे लाने के कारण बताए जाएं।	ठीक कर दिया गया है।
(16)	फार्म 3 ए में क्रम सं. (xvii) में परिगणित विगत अधिशेष के समायोजन के बाद शुद्ध अधिशेष/घाटा में अंकगणित संबंधी त्रुटि है। विगत अधिशेष के समायोजन के बाद प्रतिकूल प्रभाव की बजाय घाटा बढ़ा दिया गया है। कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और बर्थ किराये पर देने संबंधी गतिविधि [फार्म 5 (बी) (i) और 5 (सी) (i)] में भी ऐसी ही गलती देखी गई है। लागत विवरणी को ठीक किया जाए।	संशोधित प्रस्ताव में यह गलती सुधार दी गई है।
(17)	वास्तविकों एवं अनुमानों की तुलना (फार्म 7)	
	(i) इस फार्म में 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए अनुमानित प्रधालन आय को वास्तविकों के साथ समतुल्यों की तुलना के लिए 29 दिसंबर 2006 के पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमत प्रशुल्क वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की आवश्यकता है।	यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल इसे अलग से प्रस्तुत करने के लिए सहमत था, यह सूचना पेश नहीं की गई है।
	(ii) फार्म 7 में वर्ष 2007-08 और 2008-09 के लिए लागत विवरणी में विचार की गई वास्तविक अन्य आय, वार्षिक लेखा में वर्णित अन्य आय से मेल नहीं खाती। लागत विवरणी को 2009-10 के वास्तविकों से अद्यतन करने के बाद 2007-08 से 2009-10 के वर्षों के लिए वार्षिक लेखा में दिए आंकड़ों और लागत विवरणी के आंकड़ों में अन्तर के लिए कृपया एक समाधान विवरणी प्रस्तुत करें।	समाधान विवरणी प्रस्तुत हैं।
	(iii) वर्ष 2007-08 के लिए उपकरण प्रधालन लागत का अनुमान पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए अनुमानों के अनुसार नहीं है। इसके अलावा, 2007-08 से 2009-10 तक सभी वर्षों के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में विचार किए गए आंकड़ों से प्राथमिक व्यय बढ़ेखाते डालना मेल नहीं खाता। इन अनुमानों को पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार तैयार कर रखा जाए।	
	(iv) नियोजित पूँजी की गणना और 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए वास्तविकों पर नियोजित पूँजी पर प्रतिलाम पर पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित दृष्टि कोण का अनुपालन करके विचार किया जाए। कृपया इस बारे में विस्तृत गणना प्रस्तुत करें।	
(18)	विधिवत भरा गया फार्म 6 - उत्पादकता सुधार पर दक्षता का विश्लेषण और फॉर्म 8 राजस्व भाग/रायलटी का ब्लौरा प्रस्तुत किए जाए क्योंकि ये दोनों मूल प्रस्ताव के साथ नहीं खेजे गए थे।	यद्यपि एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि मार्गी गई सूचनाएं प्रदान की जाएंगी किन्तु वे उपलब्ध नहीं करवायी गई हैं।
(19)	मुर्गाव पत्तन न्यास (एमओपीटी) ने अपने पत्र सं. एफए/कॉर्स्ट/112/2010/05 दिनांक 20 अप्रैल 2010 (जो हमारे सम संख्याक पत्र दिनांक 23 अप्रैल 2010 के द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को भेजा गया था) के द्वारा एसडब्ल्यूपीएल ने पोत की मशीनादि का उपयोग करके कार्गो के प्रहस्तन के लिए वसूल किए गए कार्गो प्रहस्तनक्षम डॉक्स (सीएचएलडी) लेवी पर विवाद खड़ा किया है और साथ ही एसडब्ल्यूपीएल पोत को सीएचएलडी लेवी का भुगतान करता है। स्पष्ट करें, एसडब्ल्यूपीएल में शिप के मशीनादि उपयोग करके कार्गो प्रहस्तन के लिए क्या व्यवस्था है।	हमारे पत्र दिनांक 29-07-2010 के माध्यम से इसे विस्तार से समझाया गया है।

	साथ ही स्पष्ट करें कि विवाद का मामला क्या है और इस मद पर 2007-08 से 2009-10 तक की पिछली अवधि तथा आवी अवधि के लिए कैसे विचार किया गया है।	
ख.	दरमान	
(1)	इस तथ्य के प्रकाश में कि समूचे टर्मिनल के लिए लागत विवरणी 16% का घाटा दिखाती है और कार्गो प्रहस्तन गतिविधि 19% का घाटा दर्शाती है। अंक गणितीय त्रुटि को दूर करने के बाद कार्गो प्रहस्तन प्रभार में 32% की प्रस्तावित वृद्धि का औचित्य बताइए।	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि में अब भी आर ओसीई पर 2% की कमी रह जाती है। जैसाकि संशोधित प्रस्ताव में 32% की प्रस्तावित वृद्धि के बाद भी देखा जा सकता है।
(2)	पिछले प्रशुल्क निर्धारण के समय कंपनी के नाम में परिवर्तन से संबंधित कोई मुद्दा था तथा एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल ने मुद्दा सुलझाने पर सहमति जताई थी। इस संबंध में कृपया पुष्टि करें कि लाइसेंस धारक कंपनी के नाम में परिवर्तन का मुद्दा सुलझा लिया गया है या नहीं और इस विषय में समर्थक दस्तावेज भी दें।	एमओपीटी द्वारा की गई पुष्टि के अनुसार और दिनांक 02.08.2010 के उनके पत्र के द्वारा भी, एमओपीटी के साथ यह मुद्दा बंद माना जाता है।
(3)	पोताधातुशुल्क की एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित परिभाषा सामान्य सी परिभाषा है कथित और प्रशुल्क मद में समहित सभी सेवाओं को कवर नहीं करती प्रस्तावित परिभाषा को सुधार लिया जाए।	ताजा प्रस्ताव में से इस परिभाषा को निकाला जा सकता है।
4.	खंड 2 सामान्य नियम एवं शर्तें	
	(i) नोट 9 (बी) में 15% पर प्रस्तावित ब्याज की दंडात्मक दर को प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 2.18.2 के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक की प्रथालित प्राइमलैंडिंग दर (जो इस समय 11.75% है) से 2% अधिक पर अद्यतन किया जाए।	भा. रि. बैं. के मार्गदर्शियों पर बैंकों द्वारा पीएलआर की अवधारणा त्यागने को ध्यान में रखते हुए, दंडात्मक ब्याज को पीएल आर से जोड़ना अब व्यावहारिक नहीं है, इसलिए 15% को अनुमत किया जा सकता है।
	(ii) सेवा कर, शिक्षा उपकर इत्यादि लगाने के बारे में प्रस्तावित नोट सं. 13 अनावश्यक लगता है, क्योंकि इस प्रकार की शर्तें / स्थितियां अन्य निजी टर्मिनलों/महा पत्तन न्यासों के दरमानों में सामान्यतया प्रदान नहीं की जाती है।	प्रस्ताव से निकाली जा सकती है।
5.	(i) भाग-1 पोत संबंधी प्रभार, खंड सी - बर्थ किराया प्रभार	
	(क) यथापि एसडब्ल्यूपीएल ने कहा है कि बर्थ किराया प्रभारे कोई वृद्धि प्रस्तावित नहीं है, एक विश्लेषण दिखाता है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा/प्रस्तावित सिंगल स्लैब रेट से, वर्तमान दो स्तरीय संरचना से 30,000 जीआरटी तक पोतों के मामले में, 18% की वृद्धि हो जाएगी 30,000 जी आर टी से कम के पोतों के लिए प्रस्तावित प्रशुल्क स्तर पर प्रोद्भूत होने वाली अतिरिक्त आय प्रस्तुत करें, पोतों की संख्या, प्रहसित पोतों का औसत जीआरटी और बर्थ सं. 6 ए के बारे में प्रथालित प्रशुल्क पर वर्तमान स्लैबों के लिए अर्जित की जाने वाली आय की तुलना में 2010-11 से 2012-13 तक के बद्दों के लिए प्रस्तावित सिंगल बर्थ किराया दर्शाने वाली विवरणी भी प्रस्तुत करें।	(क) बर्थ किराया प्रभारों के लिए दो स्तरीय संरचना पर विचार किया जाए, जैसाकि पिछले आदेश में विचार किया गया है।
	(ख) हालांकि एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि बर्थ किराया प्रभारों में यथास्थिति बनाए रखी जाती है, प्रस्तावित दरमान स्पष्ट करता है कि तटीय पोत के लिए दर को तटीय पोतों के लिए रूपयों में अकित/निर्वारित रियायती बर्थ किराया प्रदान करने के लिए पिछले प्रशुल्क संशोधन आदेश में अपनायी गई विनियम दर अमा. ब डालर	(ख) प्रस्तावित दरमान में आवश्यक परिवर्तन किए जा सकते हैं।

	= रु. 44.62 के मुकाबले अमा. डालर = 46.25 की विनिमय दर अपनाते हुए, फिर से लिखा गया है। प्रशुल्क मार्गदर्शियों की घारा 6.1.2, प्रशुल्क संशोधन कवायद (कार्य) के समय तटीय पोत दरों के पुनर्लेखन की इजाजत नहीं देती। भाष्टत न्यासों/निजी टर्मिनलों के दरमान प्रदान करते समय समानरूप से यही दृष्टिकोण अपनाया गया है।	
6	भाग - II - कार्गो संबंधी प्रभार	यह सुनिश्चित है कि तापीय कोयले के किसी भी तटीय कार्गो का प्रहस्तन नहीं किया जाएगा।
	(i) आदेश सं. प्राधिकरण /4/2004 सामा. दिनांक 7 जनवरी 2005 और बाद में 15 जनवरी 2005 के संशोधन के अनुसार, तापीय कोयला, कच्चा तेल, लौह अयस्क, लौह अयस्क गुटिकाओं समेत पीओएल छोड़कर शेष तटीय कार्गों के पोत से टट और टट से यार्ड तक माल वाहन के लिए लिए रियायती दरें और पोतघाट शुल्क दरें प्रदान की जानी हैं जो सामान्य कार्गों के लिए लगने वाली सामान्य दरों के 60% से ज्यादा न हो।  प्रस्तावित दरमान में एसडब्ल्यूपीएल ने, तापीय, कोयले और अन्य कोयले के लिए दरों में कोई भेद रखे बिना, सभी प्रकार के कोयले के लिए एकल पोतघाट प्रवेश शुल्क प्रस्तावित किया है। चूंकि तटीय कार्गों के लिए रियायती प्रशुल्क हेतु तापीय कोयला पात्र नहीं है।  तापीय कोयले और तापीय कोयला छोड़कर अन्य सब प्रकार के कोयले के लिए पोतघाट प्रभार तथा प्रहस्तन प्रभार अलग-अलग दिखाए जाएं, जैसेकि प्रबलित दरमान में दिखाए जा रहे हैं। यदि तापीय कोयला बिल्कुल भी अपेक्षित नहीं है तो दरमान में उसे अलग से बताया जाए।  लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए पोतघाटशुल्क दर तथा कार्गो प्रहस्तन दर में भी तटीय रियायत प्रस्तावित किए जाने की आवश्यकता है।	लौह अयस्क गुटिकाओं के लिए पोतघाट शुल्क दर में कोई तटीय रियायत प्रस्तावित नहीं है।
	(ii) वर्तमान दरमान के कार्गो प्रहस्तन प्रभार के नीचे वर्तमान नोट (1) कहता है कि बर्थ सं. 5 ए रिथर्ट/के कार्गो प्रहस्तन प्रभार में अन्य बातों के साथ-साथ एसडब्ल्यूपीएल रटेक यार्ड के भीतर कार्गो परिवहन और रेलवे वैगन से कार्गो उतराई या इसका उलटा भी शामिल है। कार्गो प्रहस्तन प्रभार के तहत वर्तमान में आनेवाली सेवाओं की सूची में से इन सेवाओं को बाहर रखने की नजर से इस तथ्य के प्रकाश में कि पत्तन ने वर्तमान प्रशुल्क में कोई कटौती /कमी प्रस्तावित नहीं की है ये दो सेवाएं निकाले जाने के कारण स्पष्ट किए जाए।	इन्हे बहाल किया जा सकता है।
7	खंड सी-भूमि किराया /भंडारण प्रभार	इसे हमारे प्रस्ताव में भी जारी रखा जा सकता है।

8.	<b>खंड छी-धूल दबाने संबंधी प्रभार :</b>											
	<p>एसडब्ल्यूपीएल का वर्तमान दरमान कोयले, कोक और धूने पत्थर के लिए धूल दबाने की मद में ₹. 2.15 प्रति टन की समान दर प्रदान करता है। इसके मुकाबले कोक के लिए धूल दबाने संबंधी प्रभार ₹. 2.75 प्रति टन प्रस्तावित है। इसका अर्थ हुआ, वर्तमान प्रशुल्क से 28% वृद्धि, इस प्रशुल्क मद में 28% वृद्धि प्रस्तावित करने का आधार, और वह भी केवल कोक के लिए, स्पष्ट किया जाए। इसके लिए, अन्य धूल वाले कार्गों की तुलना में कोक की धूल दबाने पर होने वाले खर्च का संदर्भ दिखा जा सकता है।</p> <p>जैसाकि प्रशुल्क मार्गदर्शियों की धारा 6.8 के अन्तर्गत अनुबंधित है उत्पादकता के बैंचमार्क स्तर दर्शाएं जाएं और टर्मिनल की बेहतर कार्य निष्पादनता के लिए प्रोत्साहन और बैंचमार्क से कम निष्पादनता के लिए डिसइन्स्टिज प्रस्तावित किए जाए। ऐसे बैंचमार्क स्तर प्रस्तावित करने और प्रोत्साहन (ईनाम)/होत्साह प्रस्तावित करने के तर्क भी दर्शाएं जाएं।</p>	<p>कोयले की तुलना में कोक जिसका घनत्व कम (0.6) होता है, अधिक स्थान धेरता है। इसलिए, धूल दबाने के लिए अधिक खर्च करने उठते हैं।</p>										
9.	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 16 सितंबर 2010 और 17 सितंबर 2010 के ई-मेलों द्वारा निम्नलिखित बिन्दुओं को स्पष्ट किया है:-</p> <p>(i) एसडब्ल्यूपीएल ने, एचएमसी के निष्पादन के बारे में एमओपीटी द्वारा उठाए गए बिन्दु पर स्पष्टीकरण दिया है। कि वह उत्पादकता सुधारना चाहता है और वर्तमान कार्गों प्रहस्तन उपकरणों में सुधार कर टर्मिनल की क्षमता बढ़ाना चाहता है। वर्तमान माल उत्तराई जो प्रत्येक मोबाइल हार्डर क्रेन की सहायता से अर्जित की जा सकती है, वह 600 मी. ट. प्रति घंटा औसतन है जो शिप अन्लोडर्स के द्वारा औसतन 900 मी. ट. प्रति घंटा तक जाएगी। इन-मोशन लॉडिंग सिस्टम की संस्थापना के बाद कार्गों की द्रुतगति से रवानगी को पोतों से अधिक तेज़ गति से माल उतारने की आवश्यकता होगी, दोनों ही प्रणालियां एक दूसरे को सहारा देती हैं। इसलिए एसडब्ल्यूपीएल चाहता है कि वर्तमान मोबाइल हार्डर क्रेनों की जगह शिप-लोडर्स लगाए जाएं हालांकि एमएचसी अभी केवल 6 वर्ष ही पुरानी है।</p> <p>(ii) सीएचएलडी के कारण वर्ष-वार खर्च निम्नानुसार है:</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center; padding: 2px;">वर्ष</th> <th style="text-align: center; padding: 2px;">राशि</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">2007-08</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">10,19,277.00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">2008-09</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">15,08,828.00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;">2009-10</td> <td style="text-align: center; padding: 2px;">21,34,931.00</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><b>कुल</b></td> <td style="text-align: center; padding: 2px;"><b>46,63,036.00</b></td> </tr> </tbody> </table>	वर्ष	राशि	2007-08	10,19,277.00	2008-09	15,08,828.00	2009-10	21,34,931.00	<b>कुल</b>	<b>46,63,036.00</b>
वर्ष	राशि											
2007-08	10,19,277.00											
2008-09	15,08,828.00											
2009-10	21,34,931.00											
<b>कुल</b>	<b>46,63,036.00</b>											
10.	<p>दिनांक 2 जुलाई 2010 के पत्र के मध्यम से एमओपीटी से पूछे गए प्रश्न और दिनांक 2 अगस्त 2010 के पत्र के मध्यम से एमओपीटी द्वारा दिए गए उत्तर सारणीबद्ध रूप में नीचे दिए हैं:-</p>											
क्र.सं.	<b>हमारे द्वारा पूछे गए प्रश्न</b>	<b>एमओपीटी द्वारा प्रदत्त उत्तर</b>										
(1)	<p>साऊथ-वैस्ट पोर्ट लिमि. (एसडब्ल्यूपीएल) द्वारा वर्ष 2009-10, 2010-11, 2011-12 और 2012-13 वर्षों के लिए प्रोजैक्टेड यातायात क्रमशः 4.10 मिलि. टन, 4.15 मिलि. टन, 4.45 मिलियन टन और 5.15 मिलि. टन हैं जबकि एमओपीटी ने इन्हीं वर्षों के लिए सामान्य संशोधन प्रस्ताव में इसे 5.00 मि. ट. प्रोजैक्ट किया है।</p> <p>एसडब्ल्यूपीएल पर टिप्पणी करते समय एमओपीटी ने कहा है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2008-09 में प्रहस्तित 4.63 मि. टन यातायात की तुलना में 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया प्रोजैक्शन अपेक्षाकृत कम है।</p>	<p>स्पष्ट किया जाता है कि वर्ष 2009-10 से प्रहस्तित किया जाने वाला यातायात, 2011-12 के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा हमारे प्रस्ताव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर ही शामिल किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2012-13 के लिए प्रोजैक्ट किया गया यातायात रेल इनफ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित अपग्रेडेशन और एचएमसी की प्रतिरक्षापना के प्रस्ताव को</p>										

	<p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अगले तीन वर्षों में प्रहसित किए जाने वाले यातायात के बारे में, रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर में प्रस्तावित अपग्रेडेशन और दो मोबाइल अनलोडरों से 2 एचएससी को बदले तथा अन्य सहायक उपकरणों को ध्यान में रखते हुए पत्तन का मूल्यांकन बताएं।</p>	<p>देखते हुए व्यावहारिक है। पत्तन पहले ही कह चुका है कि वर्ष 2008-09 के लिए वास्तविक यातायात को देखते हुए वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक का यातायात प्रोजैक्शन अपेक्षा कृत कम था। किंतु अब मालूम पड़ा है कि बाहरी कारणों से एसडब्ल्यूपीएल आने वाले वर्षों में कमायातायात प्रहस्तन करने को विवश है।</p>
(ii)	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने अनुमान लगाया है कि वर्ष 2008-09 में विदेशगामी पोतों की संख्या 86, वर्ष 2010-11 में गिरकर 64 हो सकती है। यह गिरावट % की मात्रा में 25% है। अगले दो वर्षों में विदेशगामी पोतों की संख्या 67 और 78 होने का अनुमान है। वर्ष किराए से वर्ष 2008-09 में आय रु. 2887 लाख बताई गई है, जिसके वर्ष 2009-10 में गिरकर रु. 2182 लाख रह जाने का अनुमान है। वर्ष 2010-11 से 2012-13 तक के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित पोतों की संख्या और वर्ष किराया आय के और्ध्वित्य पर राय दें।</p>	<p>ऐसा समझाजाता है कि एसडब्ल्यूपीएल में 2010-11 से 2012-13 तक तटीय पोतों का प्रहस्तन अधिक होने वाला है और तदानुसार विदेशगामी पोतों की संख्या में गिरावट आने का अनुमान है। प्रचलित दरमान के अनुसार, तटीय पोतों से विदेशगामी पोतों से बसूल किए जाने वाले प्रभार का अधिकतम 60% ही लिया जाता है।</p>
(iii)	<p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एमओपीटी से किए गए लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 7.3.4.2 अनुबंध करता है कि लाइसेंस शुल्क प्रतिवर्ष 5% बढ़ेगा। इसके मुकाबले एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 2009-10 और 2010-11 के लिए अनुमानित पट्टे किराए लगभग 46% और 54% की वृद्धि दर्शाते हैं। यह वृद्धि वर्ष 2008-09 के लिए बताए गए असल पट्टा किरायों के संदर्भ से है। पुष्टि की जाए कि 31 मार्च 2010 को समाप्त वर्ष केलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रु. 350/- लाख पट्टा किराया का भुगतान किया गया है। इस बात की भी पुष्टि करें कि 2010-11 से 2012-13 तक के वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा देय अनुमानित पट्टा किराए क्रमशः रु. 367 लाख, रु. 386 लाख और रु. 405/- एमओपीटी के दरमान में प्रदत्त पट्टा किरायों के अनुरूप और लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों और नियोगों के अनुसार हैं।</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल के प्रस्ताव में दिखाया गया और एमओपीटी को देय पट्टा किराया अत्यधिक है और लाइसेंस एग्रीमेंट की शर्तों के अनुसार है। एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का और्ध्वित्य बता दिया है। इसलिए, हमारे पास इस मुद्दे पर कहने को कुछ नहीं है। मगर हम यह नहीं समझ पाए हैं कि एसडब्ल्यूपीएल ने दो हार्ड मोबाइल क्रेनों को मात्र छः वर्ष के उपयोग के बाद रु. 16.15 करोड़ के बुक-वैल्यू पर क्यों बेच दिया। यदि निवेश के कारण स्वीकार्य हो और मार्गदर्शियों के अनुरूप हो तो निवेश पर विचार किया जा सकता है।</p>
(iv)	<p>एसडब्ल्यूपीएल ने संयंत्र और मशीनरी, रेल लाइन के निर्माण शैडस इत्या की मद में वर्ष 2010 -11 में रु. 10.17 करोड़ वर्ष 2011-12 में रु. 67.85 करोड़ और वर्ष 2012-13 में रु. 12.05 करोड़ की अभिवृद्धि का अनुमान किया है।</p> <p>कृपया एसडब्ल्यूपीएल द्वारा निवेश के प्रस्तावों की न्याय संगतता पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करें। साथ ही परिसंपत्तियों के सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों की दृष्टि से क्षमता में अभिवृद्धियां भी दर्शाएं।</p>	<p>वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए परिसंपत्तियों के सकल खंड में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अभिवृद्धि प्रस्तावित की गई थी और 22 जुलाई 2010 को आयोजित संयुक्त बैठक में रु. 90 करोड़ के अतिरिक्त निवेश पर चर्चा हुई थी।</p> <p>एसडब्ल्यूपीएल ने परिसंपत्तियों के सकल खंड में प्रस्तावित अभिवृद्धियों का और्ध्वित्य बता दिया है। इसलिए, हमारे पास इस मुद्दे पर कहने को कुछ नहीं है। मगर हम यह नहीं समझ पाए हैं कि एसडब्ल्यूपीएल ने दो हार्ड मोबाइल क्रेनों को मात्र छः वर्ष के</p>

		उपयोग के बाद रु. 16.15 करोड़ के बुक वैल्यु पर क्यों बेच दिया। यदि निवेश के कारण स्वीकार्य हों और मार्गदर्शियों के अनुलप हों तो निवेश पर विचार किया जा सकता है।
(v)	(क) लाइसेंस एग्रीमेंट का अनुच्छेद 3.1 दिखाता है कि 60,500 वर्ग मीटर जल क्षेत्र और 40,200 वर्ग मीटर भूक्षेत्र टर्मिनल के निर्माण के लिए एसडब्ल्यूपीएल को आवंटित किया गया था। कृपया बताएं कि कार्गो के भारारण के लिए कितना क्षेत्र उपलब्ध करवाया गया है और कितना एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विकसित किया गया है ?	बर्ष 5 ए और 6 ए की संस्थापित क्षमता 5 एमएमटी प्रतिवर्ष है। टर्मिनल का प्रधालन जून 2004 से आरंभ हुआ था। भारी आधुनिक मशीनरी और उपकरणों की संस्थापना के बावजूद एसडब्ल्यूपीएल पिछले 5 वर्षों के दौरान 5 एमएमटी का यातायात प्राप्त नहीं कर पाया।
	(ख) कृपया, प्रचालक द्वारा किए गए निवेश और प्रधालनों के लिए तैनात किए गए उपकरणों पर विचार करते हुए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहसित दो बर्थों की मानक क्षमता बताएं। इसके लिए इस अवधि में रु. 90 करोड़ के अतिरिक्त निवेश पर भी, विशेष कर रेल इनफ्रास्ट्रक्चर में अपग्रेडेशन और दो शिप-अन्लोडरों से दो हार्बर भोवाइल क्रेने बदले जाने के संदर्भ से विचार किया जाए।	जहांतक एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहसित दो बर्थों की मानक क्षमता की बात है, हमारे पास कुछ और कहने के लिए नहीं हैं क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल ने 22 जुलाई 2010 को आवोजित संयुक्त सुनवाई में अपना मामला स्पष्ट कर दिया है। लाइसेंस एग्रीमेंट के अनुसार एसडब्ल्यूपीएल की 60,500 वर्गमीटर जलक्षेत्र और 40200 वर्ग मीटर नृथ्य/थल क्षेत्र उनके टर्मिनल के निर्माण के लिए आवंटित किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल से यह मालूम हुआ है कि कोयले/कंक के शिपराइट के लिए 30,000 वर्ग मीटर का क्षेत्र उनके पास उपलब्ध है। उनसे यह भी ज्ञात हुआ है कि प्रस्तावित संयंत्र और मशीनादि की संस्थापना के बाद 5.15 एमएमटी की अतिरिक्त क्षमता वे बढ़ा पाएंगे।
(vi)	पिछले 3 वर्षों अर्थात् 2007-08 से 2009-10 तक में एसडब्ल्यूपीएल के नामे डाली गई निकर्षण लागत, यदि कोई हो, तो सूचित की जाए। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2010-11 में रु. 190.44 प्रति घ. मि. की दर पर बाद के वर्षों में 5.8% प्रति वर्ष की वृद्धि दर के साथ अनुमानित निकर्षण लागत का औचित्य बताइए। चूंकि एमओपीटी भी निकर्षण ठेकेदारों की सेवाएं लेता रहा है, एमओपीटी द्वारा वहन की गई निकर्षण लागत/घन मीटर (दर/घ.मि.) प्रस्तुत करें।	वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल के नामे डाली गई निकर्षण लागत क्रमशः रु. 21.30 लाख, रु. 30.62 लाख और रु. 146.75 लाख थी। वर्ष 2010-11 में रु. 190.44 प्रति घ. मि. की दर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत के औचित्य के बारे में कहा जाता है कि निकर्षण पर लागत बाजार चालित है निकर्षण पर लागत बाजार चालित है निकर्षण ठेकेदार आसानी से उपलब्ध नहीं होते क्योंकि निकर्षण यंत्रों की कमी है। फिर भी, यह नोटिस किया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण लागत कुछ अधिक ही है। वर्ष 2009 में पत्तन को वास्तव में यह लागत रु. 110/- प्रति घ. मि. आयी थी।

(vii)	<p>कृपया इस बात की पुष्टि करें कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रायलटी के मुगतान का अनुमानन् 2010-11 से 2011-12 तक प्रत्येक वर्ष रु. 12 करोड़ और वर्ष 2012-13 के लिए रु. 13.44 करोड़ लाइसेंस एंट्रीमैट के प्रावधानों के अनुसार है। यदि नहीं तो एसडब्ल्यूपीएल से वसूले जाने वाली अनुमानित रायलटी की विस्तृत गणना प्रस्तुत की जाए।</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पत्तन को देय रायलटी के भुगतान का अनुमान, उनके प्रस्ताव में वर्ष 2010-11 से 2011-12 के लिए 5 एमएमटी प्रति वर्ष की न्यूनतम गारंटीड माल बुलाई पर आधारित है। एसडब्ल्यूपीएल से वर्ष 2012-13 में कम से कम 5.15 एमएमटी यातायात प्रहस्तित करने और पत्तन को रु. 13.44 करोड़ रायलटी के रूप में भुगतान करने की अपेक्षा है। रायलटी की उनकी गणना लाइसेंस एंट्रीमैट के अनुसार है।</p>
(viii)	<p>पिछले प्रशुल्क निधारण के समय कंपनी के नाम में परिवर्तन को लेकर कोई मुद्दा था और एमओपीटी तथा एसडब्ल्यूपीएल मुद्दे को सुलझाने पर सहमत हो गए थे। इस विषय में कृपया बताएं कि क्या लाइसेंस धारी कंपनी के नाम में परिवर्तन का मुद्दा सुलझ गया है। इस विषय में दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत करें।</p>	<p>कंपनी के नाम में परिवर्तन के संबंध में सूचित किया जाता है कि हमने कंपनी के नाम के बारे में आपत्ति की थी और पत्तन शब्द को हटाने की सलाह दी थी अद्या उसकी जगह कोई अन्य शब्द इस्तेमाल करने के लिए कहा था। बहुत सा पत्राचार हुआ भगवर कोई परिणाम नहीं निकला। यह मुद्दा बंद मान लिया जाए।</p>
(ix)	<p>एमओपीटी ने अपने पत्र सं. एफए/कॉस्ट/112/2010/05 दिनांक 20 अप्रैल 2010 के माध्यम से, पोत की मशीनरी द्वारा प्रहस्तित कार्गो पर कार्गो प्रहस्तित श्रम डॉक लेवी (सीएचएलडी) लगाने पर एसडब्ल्यूपीएल के साथ किसी विवाद के बारे में उल्लेख किया था और यह भी बताया था कि भासला माध्यस्थन के लिए भेजा गया है। स्पष्ट करें कि पोत की मशीनरी इस्तेमाल करते हुए कार्गो के प्रहस्तित के लिए एसडब्ल्यूपीएल में क्या व्यवस्था है और क्या यह लाइसेंस एंट्रीमैट के प्रावधानों के अनुसार है या नहीं। यह भी स्पष्ट करें कि विवाद का मासला क्या है और एसडब्ल्यूपीएल की प्रशुल्क संशोधन कावाद पर इसका क्या प्रभाव पड़ सकता है ?</p>	<p>एसडब्ल्यूपीएल के साथ लाइसेंस एंट्रीमैट के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल को मशीन युक्त पोतों का प्रहस्तित करने की इजाजत नहीं है इस पर पत्तन द्वारा आपत्ति की गई थी। उसके बाद एसडब्ल्यूपीएल को स्टील व्हाइल्स निर्यात करने के लिए इजाजत मिली थी। जिसके लिए शर्त थी कि एसडब्ल्यूपीएल सीएचएलडी श्रमिकों को रोजगार की क्षति की मद में सीएचएलडी लेवी का भुगतान करेगा, क्योंकि गीयर युक्त पोत एसडब्ल्यूपीएल में प्रहस्तित किए जा रहे हैं। बर्थ सं. 5 ए/6 ए पर इस गतिविधि से पत्तन को भी राजस्व की क्षति होती है, अन्यथा स्टील कार्गो को एमओपीटी के सामान्य कार्गो बर्थ सं. 10 और 11 पर प्रहस्तित करदाना पड़ता। एमओपीटी ने बर्थ सं. 10 और 11 पर कार्गो प्रहस्तित प्रभार कमाया होता। इसलिए पत्तन का पवका विश्वास है कि एसडब्ल्यूपीएल सीएचएलडी लेवी की भरपाई करे। बाद में एसडब्ल्यूपीएल माध्यस्थन में घला गया, और विरोध जताने के साथ लेवी का भुगतान कर रहा है। किन्तु एसडब्ल्यूपीएल बार-बार यह कहता आ रहा है कि यदि प्राधिकरण इसे इन्हुंट लागत के रूप में मान्य करे तो एसडब्ल्यूपीएल अपना माध्यस्थन भासला वापिस ले लेगा। चूंकि,</p>

		सीएचएलडी लेयी वास्तव में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अदा की जा रही है, पत्तन को सीएचएलडी लेयी का इस जिन्स के लिए प्रशुल्क संशोधित करते समय इन्युट लागत माने जाने पर कोई एतराज नहीं है।
--	--	---

- 11.1 एसडब्ल्यूपीएल से दिनांक 24 सितंबर 2010 के हमारे पत्र द्वारा अनुरोध किया गया था कि वह 2007-08 से 2009-10 के वर्षों में प्रहसित पोत यातायात पर अतिरिक्त सूचना, प्रथालन से हटा देने के लिए प्रस्तावित दो हार्बर मोबाइल क्रेनों का सकल मूल्य और बड़े खाते डाला गया मूल्य, पिछले दो वर्षों 2008-09 और 2009-10 के दौरान वास्तविक स्टोर्स खपत और कुछ अन्य विन्दुओं पर सूचनाएं उपलब्ध करवाए।
- 11.2 एसडब्ल्यूपीएल ने दिनांक 29 सितंबर 2010 के और दिनांक 1 अक्टूबर 2010 के अपने ई-मेल के द्वारा कुछ और सूचनाएं प्रस्तुत की हैं जो संक्षेप में निम्नानुसार हैं:-

(i) वर्ष 2007-08 से 2009-10 तक के वर्षों के लिए पोत यातायात का ब्यौरा नीचे दिया गया :

ब्यौरा	पोत की संख्या			पोत का औसत पार्सल आकार			पोत का औसत जीआरटी			औसत उत्पादकता (टनों में)		
	वर्ष 6 ए	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09
(i) कोयला (पैनामैक्स)	50	57	53	68200	66692	65283	39822	39177	41681	28726	27966	28843
(ii) कोयला (हैंडीमैक्स)	0	2			41854			27011	0		30471	0
(iii) कोक	12	8	9	46410	44419	41703	37289	35869	37995	22674	19538	14233
(iv) चूना पत्थर	4	2	1	53206	59657	57811	35504	33883	38315	28168	18786	20707
वर्ष 5 ए												
(i) एचआर क्वायल्स/ रसेन (विदेशी)	10	17	8	18563	17059	16302	20730	23481	12724	7987	8329	6873
(ii) एचआर क्वायल्स/ रसेन (तटीय)			19			8416			7117			5557

- (ii) एमओपीटी के पास रु. 1.54 करोड़ की जमानत राशि ऋण और अग्रिमों की अनुसूचियों में जमाराशि के रूप में दिखाई गई है।
- (iii) मोबाइल हार्बर क्रेने वित्तीय वर्ष 2006-07 में खरीदी गई थीं। दो एचएमसी का सकल खंड में मूल्य रु. 16,29,66,322/- और 31 मार्च 2010 को रिटन डाउन वैल्यू रु. 11,15,83,132/- है और 30.03.2010 को रि. डा. वै. रु. 7,78,81,744/- रह जाने का अनुमान है।
- (iv) वर्ष 2008-09 और 2009-10 में वास्तविक स्टोर्स खपत क्रमशः रु. 283.12 लाख और रु. 309.62 लाख की है। स्टोर्स खपत राजस्व स्पेयर से संबंधित है।
12. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित कार्यवाही/वृत्तांत इस प्राधिकरण के कार्यालय स्थित रिकार्ड पर उपलब्ध है। प्राप्त टिप्पणियों और संबंद्ध पक्षकारों द्वारा प्रस्तुत तर्कों के सारांश संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजे जाएंगे। ये ब्यौरे हमारे वैबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध करवाए जाएंगे।

13. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है:-

- (i). सितम्बर 2004 में किए गए प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान तथा दिसम्बर 2006 में साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के पिछले प्रशुल्क संशोधन में, लाइसेंसी कंपनी अर्थात् साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड के नाम में परिवर्तन से से संबंधित एक मुद्दा था जिसका एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल दोनों के बीच निपटान किया जाना था। इस कार्यवाही में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी दोनों ने पुष्टि की है कि कम्पनी के नाम में परिवर्तन से संबंधित मुद्दा खत्म हो चुका है।
- (ii). फरवरी 2010 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किया गया प्रस्ताव वर्ष 2009–10 के लिए अनुमानों के आधार पर के प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2010–11 से 2012–13 के लिए था। तत्पश्चात्, हमारी सलाह के आधार पर, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2009–10 के वास्तविक आंकड़े अद्यतन करते हुए और वर्ष 2011–12 तथा 2012–13 के अनुमानों को संशोधित करते हुए संशोधित लागत विवरण भेजा है। इस मामले की कार्यवाही के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए निवेदनों के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किया गया संशोधित प्रस्ताव दिनांक 23 जून 2010 इस विश्लेषण में सुविचारित किया गया है।

लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिया गया वास्तविक आय और व्यय का वर्गीकरण वार्षिक लेखों में उन प्रतिवेदित से भिन्न हैं। इसलिए, लागत विवरण में दर्शाई गई अलग-अलग लागत मद्दों को वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों से सत्यापित् नहीं किया जा सकेगा, हालांकि वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित टैक्स से पहले लाभ/हानि के संदर्भ में समग्र स्थिति का वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लायत विवरण में अनुमानित निवल अधिशेष/घाटे से भिन्नान किया गया है। लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए आंकड़ों पर इस शर्त के तहत विश्वास किया गया है कि अनुरूपी अनुच्छेदों में यथा स्पष्ट किए गए संशोधन, जहां कहीं आवश्यक हो, करने होंगे।

- (iii). एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल दोनों के बीच एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल में जलयान के गियर द्वारा प्रहसित किए गए कार्गो पर भी पत्तन द्वारा मांग की गई कार्गो प्रहस्तन लेबर विभाग (सीएचएलडी) के बारे में विवाद हो गया है। यह बताया गया है कि एसडब्ल्यूपीएल ने विरोध अधीन इस लेखा पर एमओपीटी को भुगतान किया है और मामला अरबिटरेशन को भेजा गया है जोकि अभी लंबित है।

एसडब्ल्यूपीएल ने जोरदार तरीके से विरोध किया है कि इस संबंध में एमओपीटी का दावा लाइसेंस करार के अनुसार नहीं है। दूसरी तरफ, एमओपीटी यह दावा करता है कि उसके सीएचएलडी पूल में रोजगार के नुकसान की क्षतिपूर्ति संबंधी यह भुगतान एक आवश्यक वसूली है। एसडब्ल्यूपीएल ने आस्मिक रूप से निवेदन किया है कि वह अरबिटरेशन से इसे वापस ले लेगा यदि यह प्राधिकरण इस भुगतान को पास—शूल रूप में अनुमति प्रदान करता है। यह स्थिति एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दाखिल किए गए संयुक्त नोट में दर्शाई गई है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.4.2. लागत की उपयुक्तता के जांच के लिए कहता है जोकि संबद्ध लागत की अनिवार्यता दर्शाता है। यह जरूरी है कि व्यय विशेष को बहन करने के लिए टर्मिनल परिचालक का दायित्व निस्संदेह स्थापित किया जाना चाहिए। केवल इसी स्थिति में ही, यह प्राधिकरण प्रशुल्क परिकलन में, प्रासंगिक लागत मद, इसकी उपयुक्तता के अधीन, लागू करेगा। लाइसेंस करार की व्याख्या और भूस्वामी तथा लाइसेंसी के बीच विवादों का समायोजन इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में नहीं आते हैं। इसका निपटान उनके बीच हुए करार में दिए गए तरीके से संबद्ध पक्षों द्वारा किया जाना है।

एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि एमओपीटी को सीएचएलडी लेवी, जोकि वार्षिक लेखा में कार्गो प्रहस्तन व्यय शीर्ष के अधीन शामिल है है जोकि लागत विवरण में परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर के अधीन वर्ष 2007–08 से 2009–10 में क्रमशः ₹0 10.19 लाख, ₹0 15.09 लाख और ₹0 21.35 लाख का भुगतान किया गया है। ऊपर दिए गए कारणों से, सीएचएलडी लेवी के लिए एमओपीटी को किया गया भुगतान इस विश्लेषण में सुविचारित नहीं किया गया है। इस प्राधिकरण का यह निर्णय प्रभावी नहीं हो सकता क्योंकि अरबिटरेशन में विवाद है, क्योंकि विरोधी दावों का गुणदोष के आधार पर विश्लेषण नहीं किया गया है क्योंकि यह मामला पहले से ही अरबिटरेशन के अधीन है।

इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि इस विश्लेषण में बनाए रखी गई उपर्युक्त स्थिति से एसडब्ल्यूपीएल को कोई अनावश्यक परेशानी पैदा नहीं करेगी। जैसाकि आद में देखा जा सकता है, पिछले तीन वर्षों में एसडब्ल्यूपीएल की वास्तविक निष्पादन की समीक्षा अतिरिक्त अधिशेष की उल्लंघन दर्शाती है जिसका 50 प्रतिशत प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार भविष्य प्रशुल्क में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए भुगतान, घोषित किया जाने वाला अरबिटरेशन निर्णय ऐसी अपेक्षा करता है, को बनाए रखे जाने के लिए स्वीकृत शेष अधिशेष से आसानी से व्यवस्थित किया जा सकेगा। भविष्य अवधि के लिए,

यदि ऐसे भुगतान लाइसेंस करार के अनुसार किए जाते हैं, तो अगली समीक्षा में किया जाने वाला पूर्व अवधि विश्लेषण उनके लिए होगा।

- (iv). (क). एसडब्ल्यूपीएल का मौजूदा दरमान वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए अनुमानित स्थिति पर विश्वास करते हुए दिसम्बर 2006 में अनुमोदित किया गया था। पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित प्रासंगिक अवधि के लिए लागत विवरण में तीन वर्षों के लिए ₹ 1014 लाख का सकल घाटा दर्शाया गया था। उस समय के कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में केवल 6 प्रतिशत की प्रशुल्क वृद्धि अनुमानित घाटे को पूरा करने के लिए स्वीकार की गई थी।
- (ख). प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.1.3 प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करने के समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि की समाप्ति पर पत्तन के वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा करने का अधिकार देता है।
- (ग). वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए वास्तविक निवल अधिशेष/घाटा के मूल्यांकन के लिए पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित स्थिति का विश्लेषण करने के लिए सामान्य दृष्टिकोण अपनाया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजी गई पिछली अवधि के लिए विश्लेषण निम्नवत् संशोधित किया गया है:
- एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित वर्ष 2007–08 से 2009–10 के आय अनुमानों को आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से वास्तविक आय के साथ तरह–तरह से तुलना के लिए उक्त आदेश द्वारा स्वीकृत प्रशुल्क वृद्धि के संदर्भ में समायोजित किए गए हैं।
  - पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुसरित स्थिति बनाए रखने के लिए ब्याज और वित्त व्यय तथा ब्याज आय पर विचार नहीं किया गया है। ब्याज तथा प्रभार शीर्ष के अधीन वर्ष 2008–09 में ₹ 3.50 करोड़ और वर्ष 2009–10 में ₹ 1.68 करोड़ बैंक प्रभार राशि को वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित नहीं किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा इस व्यय के प्रयोजन को स्पष्ट नहीं किए जाने की वजह से इस मद को अनुमानों के संदर्भ में वास्तविक आंकड़ों का विश्लेषण करते समय अलग रखा गया है।
  - वर्ष 2009–10 के लागत विवरण में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दर्शाई गई मरम्मत और अनुरक्षण लागत वार्षिक लेखों में दर्शाई गई मरम्मत और अनुरक्षण लागत की अपेक्षा कम पाई गई है। इसकी मुख्य वजह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत के अधीन इस व्यय के हिस्से के रूप में विचार करना है। वर्ष 2009–10 के प्रचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत और मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत इस शर्त के अधीन वार्षिक लेखों में यथा प्रतिवेदित सुविचारित किए गए हैं कि पूर्ववर्ती अनुच्छेदों में उल्लिखित कारणों से सीधे अनुच्छेदों में उल्लिखित कारणों से सीधे अनुरक्षण लागत वार्षिक लेखों में दर्शाई गई मरम्मत और अनुरक्षण लागत की अपेक्षा कम पाई गई है।
  - पिछले प्रशुल्क आदेश में अंगीकृत दृष्टिकोण के अनुसार, जोकि 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के प्रावधानों के अनुसार है, राजस्व हिस्सेदारी को वर्ष 2007–08 से 2009–10 के दौरान प्रतिवेदित वास्तविक कार्गो प्रहस्तन राजस्व पर दूसरे उच्चतम बोलीदाता द्वारा उद्दरित राजस्व हिस्सेदारी अर्थात् 13.1 प्रतिशत की सीमा तक लागत मद के रूप में सुविचारित किया गया है।
  - पिछले प्रशुल्क आदेश में, प्रारंभिक व्यय का पूंजीकृत भाग 26 वर्षों में प्रभाजित किया गया था। यह स्थिति वास्तविक निष्पादन के निर्धारण के लिए बनाए रखी गई है। फलस्वरूप समायोजन मूल्यांकन में किया गया है।
  - वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित निवल अचल परिसंपत्तियां प्रारंभिक व्यय रिटन ऑफ के लिए समायोजित की गई हैं तथा फलस्वरूप समायोजन मूल्यांकन में किया गया है। दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार कार्य पूंजी वर्ष 2007–08 से 2009–10 में नकारात्मक हो गई है और इसलिए शून्य सुविचारित की गई है। पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत स्तर पर प्रत्येक वर्ष के लिए नियोजित पूंजी पर 15 प्रतिशत आरओसीई स्वीकृत किया गया है।
- (v). एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए ₹ 1488 लाख अतिरिक्त पूर्व अधिशेष मूल्यांकित किया है और मौजूदा प्रशुल्क चक्र अर्थात् 2010–11 से 2012–13 में उसका 50 प्रतिशत समयोजित करने पर विचार किया है। प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक प्रत्यक्ष तथा वित्तीय निष्पादन की समीक्षा जमा अथवा घटा 20 प्रतिशत से ज्यादा भिन्नता दर्शाती है तो ऐसे प्रोद्भूत लाभ/घाटे का 50 प्रतिशत अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित करना होगा। वर्ष 2007–08 से 2009–10 से संबंधित पूर्व अवधि के संदर्भ में विश्लेषण पर नीचे चर्चा की गई है:
- (क). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक कुल यातायात वर्ष 2007–08 से 2009–10 के दौरान 16.44 एमएमटी के अनुमानित यातायात के विपरीत 13.35 मिलियन मीट्रिक टन (एमएमटी) है। एसडब्ल्यूपीएल ने वास्तव में अनुमानित यातायात से 18.8 प्रतिशत कम प्रहस्तन किया है।

- (ख). पिछले प्रशुल्क चक्र 2007–08 से 2009–10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रचालन आय तदनुसारी अवधि के लिए ₹ 307.88 करोड़ के राजस्व अनुमान की अपेक्षा ₹ 281.97 करोड़ है। हालांकि इससे प्रतीत होता है कि एसडब्ल्यूपीएल ने पूरी समयावधि में अनुमानित राजस्व की अपेक्षा 8.4 प्रतिशत कम अर्जित किया है, राजस्व प्रति टन की तुलना दर्शाती है कि प्रति टन राजस्व पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत प्रति टन अनुमानित राजस्व की अपेक्षा 13 प्रतिशत ज्यादा है।
- (ग). व्यय साइड पर, तीन वर्षों के लिए वास्तविक कुल व्यय पिछले आदेश में ₹ 222.47 करोड़ के अनुमानित व्यय की अपेक्षा ₹ 166.19 करोड़ है। मूल्यहास और लाइसेंस शुल्क को अलग रखते हुए, जो एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहसित कम मात्रा द्वारा प्रभावित नहीं किया जा सकेगा, वास्तविक कुल व्यय पिछले प्रशुल्क आदेश में स्वीकृत ₹ 170.63 करोड़ के अनुमानित व्यय की अपेक्षा ₹ 113.07 करोड़ अर्थात् 34 प्रतिशत कम है।
- (घ). पिछले प्रशुल्क आदेश के अनुसार स्वीकृत वास्तविक आंकड़ों के साथ-साथ अनुमानों की तुलना का सार नीचे तालिकाबद्ध किया गया है:-

विवरण	पूर्ण रूप में वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए कुल (₹ 10 लाखों में)		मिन्ता % में
	प्रशुल्क आदेश के अनुसार अनुमान	वास्तविक	
यातायात (मिलियन टनों में)	16.44	13.35	-18.8%
प्रचालन आय	30788	28197	-8.4%
कुल व्यय	22247	16619	-25.3%
कुल व्यय (लाइसेंस शुल्क और मूल्यहास अतिरिक्त)	17063	11307	-33.7%
नियोजित पूँजी	19954	17186	-16%
	औसत	औसत	

- (ङ). हालांकि वास्तविक नियोजित पूँजी एवं अनुमानों में मिन्ता 20 प्रतिशत से कम है, पिछली अवधि 2007–08 से 2009–10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ इन वर्षों में स्वीकृत 15 प्रतिशत आरओसीई की अपेक्षा प्रत्येक वर्ष में 22 प्रतिशत से 23 प्रतिशत है जैसाकि नीचे दिया गया है:-

विवरण	2007-08	2008-09	2009-10	(₹ 10 लाखों में)
एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित कुल प्रतिलाभ	4112	3949	3632	
नियोजित पूँजी	18639	17197	15723	
नियोजित पूँजी पर अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ	22%	23%	23%	

- (च). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित वास्तविक प्रतिलाभ रूप में वित्तीय निष्पादन में मिन्ता + / (-) 20 प्रतिशत पाई गई है। इसलिए, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 के अनुसार 2007–08 से 2009–10 अवधि के दौरान अर्जित अधिशेष का 50 प्रतिशत इस प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है। संयोगवश, एसडब्ल्यूपीएल ने स्वयं ही पिछले अधिशेष के 50 प्रतिशत का समायोजन अगले 3 वर्षों में करने का प्रस्ताव किया है। हमारे विश्लेषण के आधार पर, तथापि, समायोजन के लिए प्रस्तावित पिछले अधिशेष की मात्रा में बदलाव किया गया है।

- (vi). (क). पिछली प्रशुल्क समीक्षा में, (तकालीन) पिछले तीन वर्षों अर्थात् 2004–05 से 2006–07 के लिए अधिशेष ₹ 431 लाख मूल्यांकित किया गया था जोकि वर्ष 2004–05 और 2005–06 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक स्थिति और वर्ष 2006–07 के लिए अनुमानों पर आधारित था, परन्तु इस शर्त के अधीन कि 2006–07 के वास्तविक आंकड़ों की अगले प्रशुल्क चक्र में समीक्षा की जाएगी और यदि मिन्ता प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित स्तर से अधिक होती है तो इस अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। पूर्ववर्ती निर्णयानुसार, 2006–07 के वास्तविक आंकड़ों की पिछले प्रशुल्क आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों से तुलना की गई है। वास्तविक स्थिति वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित आंकड़ों के आधार पर मूल्यांकित की गई है, क्योंकि कोई पृथक व्योरा नहीं दिया गया है। वर्ष 2006–07 में प्रहसित वास्तविक यातायात अनुमानों की अपेक्षा 15 प्रतिशत अधिक है और आय में मिन्ता अनुमानित आय की

अपेक्षा 29 प्रतिशत ज्यादा है। यह व्यय एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित 15 प्रतिशत ज्यादा कार्गो मात्रा के बावजूद 4 प्रतिशत की कमी दर्शाता है। मुख्य भिन्नता नियोजित पूँजी के अनुमानन में देखी गई है जोकि अनुमानों से 33 प्रतिशत कम पाइ गई है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2006–07 में सकल प्रखंड में ₹ 81.62 करोड़ की परिसंपत्तियां जोड़ने का अनुमान लगाया था। उसके विपरीत, वर्ष 2006–07 के वार्षिक लेखा में प्रतिवेदित सकल प्रखंड में वास्तविक परिवर्धन ₹ 17.68 करोड़ है। वास्तविक आंकड़ों के आधार पर 2006–07 की समग्र समीक्षा पिछले प्रशुल्क संशोधन में मूल्यांकित ₹ 2002 लाख के घाटे के विपरीत ₹ 1089 लाख का अधिशेष दर्शाती है। वर्ष 2006–07 के अनुमानों पर विश्वास करते हुए वर्ष 2004–06 से 2006–07 के लिए मूल्यांकित निवल लाभ पिछले प्रशुल्क आदेश में मूल्यांकित ₹ 432 लाख के विपरीत ₹ 3523 लाख रहेगा और प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है। प्रभावी ढंग से, 2006–07 के अनुमानों के साथ–साथ वास्तविक आंकड़ों पर विश्वास करते हुए एसडब्ल्यूपीएल को प्रोटोकॉल निवल आन्तरिक लाभ ₹ 3091 लाख है। जैसाकि पिछले प्रशुल्क आदेश में बताया गया है और प्रशुल्क दिशानिर्देशों का अनुसरण करते हुए, उसका 50 प्रतिशत अर्थात् ₹ 1545.50 लाख समायोजन के लिए सुविचारित किया गया है।

- (x). संक्षेप में, मौजूदा प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए सुविचारित वर्ष 2006–07 से 2009–10 के लिए निवल अधिशेष निम्नवत् हैः—

	(₹ लाखों में)			
वर्ष 2007–08 से 2009–10 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अर्जित निवल अधिशेष का जोड़ (नियोजित पूँजी पर 15 प्रतिशत स्वीकार्य प्रतिलाभ स्वीकृत करने के बाद)	2007-08	1317	3960	
सितम्बर 2004 आदेश में निर्णय से वास्तविक प्रवाह की समीक्षा के आधार पर वर्ष 2006–07 में अर्जित निवल लाभ	2008-09	1370		
भविष्य प्रशुल्क चक्र में समायोजन के लिए कुल अधिशेष	2009-10	1273		
वर्तमान प्रशुल्क चक्र में तीन वर्षों में समायोजित पूर्व अवधि 2006–07 से 2009–10 से संबंधित निवल अधिशेष का 50%			3091	7051
				3525.40

पिछले प्रशुल्क आदेश में निर्धारित दरमान की प्रारंभिक वैधता 31 मार्च 2010 तक थी जिसे 30 सितम्बर 2010 तक विस्तारित किया गया है। आदेश सं. टीएमपी / 19 / 2006—एसडब्ल्यूपीएल दिनांक 31 मार्च 2010 द्वारा एसडब्ल्यूपीएल का दरमान विस्तारित करते समय, यह बताया गया था कि स्वीकार्य लागत से अतिरिक्त अधिशेष, यदि कोई हो, और 1 अप्रैल 2010 के बाद की अवधि के लिए स्वीकार्य प्रतिलाभ निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा। वर्ष 2010–11 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा मूल्यांकित लागत स्थिति अनुवर्ती विश्लेषण में स्पष्ट किए गए कारणों से किए गए संशोधन के अधीन ₹ 877 लाख का अधिशेष दर्शाता है। वर्ष 2010–11 के लिए निवल स्थिति वास्तविक आंकड़ों के आधार पर वर्ष 2006–07 और 2007–08 से 2009–10 के लिए मूल्यांकित ₹ 1175.12 लाख के पिछले लाभ की एक किस्त के समायोजन के कारण अधिशेष दर्शाता है। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि पिछले लाभ के समायोजन के बिना, वर्ष 2010–11 के लिए लागत विवरण ₹ 299 लाख तक घाटे में है। चूंकि प्रशुल्क संशोधन की मात्रा पर निर्णय विचाराधीन 3 वर्षों के लिए निवल स्थिति के जोड़ पर आधारित है, इसलिए सितम्बर 2010 तक वर्ष 2010–11 और अक्टूबर 2010 से दिसम्बर 2010 अवधि के लिए भी संशोधित दरमान तक पिछले लाभ के समायोजन के बाद मौजूदा चक्र के लिए प्रशुल्क निर्धारण प्रक्रिया में समायोजित होते हुए स्वतः ही प्रभावी हो जाएगा।

- (vii). लाइसेंस करार एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रहस्तित किए जाने वाले 5 मिलियन मीट्रिक टन का न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट विनिर्दिष्ट करता है। एसडब्ल्यूपीएल ने 2008 दिशानिर्देशों में निर्धारित फार्मूला लेते हुए बर्थ सं. 5ए और 6ए की क्षमता की गणना भेजी है। घाट क्षमता 10.73 एमएमटी और यार्ड क्षमता 5 मिलियन टन प्रतिवर्ष निर्धारित की गई है और दो क्षमताओं में से कम टर्मिनल की सर्वोत्तम क्षमता रूप में माना गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजी गई क्षमता गणना में कई कमियां पाई गई हैं। न तो प्रहस्तन दर और न ही घाट क्षमता में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित पोत श्रेणियों की हिस्सेदारी इन वर्थों में वास्तविक पैरामीटरों का प्रतिनिधित्व करती है। स्टेकिंग क्षमता और यार्ड क्षमता गणना में टर्नओवर कारक विभिन्न स्थानों पर भिन्न-भिन्न हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने क्षमता का निर्धारण करते समय एचआर कोइल के लिए लागू भिन्न पैरामीटरों को मान्यता नहीं दी है।

जब एमओपीटी से एसडब्ल्यूपीएल टर्मिनल की मानक क्षमता दर्शाने का अनुरोध किया गया था, तब एमओपीटी ने बताया था कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा परिचालित बर्थ सं. 6ए और 5ए की संस्थापित क्षमता 5 एमएमटी प्रतिवर्ष है

जिसके इन—मोशन वैगन लदाई प्रणाली तथा संबंधित परिस्थितियों के संस्थापन के साथ 5.15 एमएमटी तक बढ़ने की उम्मीद है। कुछ समय के लिए, यह विश्लेषण 5 एमएमटी प्रतिवर्ष की टर्मिनल क्षमता के आधार पर किया गया है।

यह उल्लेख करने की आवश्यकता नहीं है कि टर्मिनल की मानक क्षमता एमजीटी से अधिक होगी। इसलिए, एसडब्ल्यूपीएल को सलाह दी गई है कि इसमें पाई गई कमियों पर विचार करते हुए अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय ठीक प्रकार से टर्मिनल की क्षमता निर्धारित की जाए।

(viii). वित्तीय वर्ष 2008–09 और 2009–10 के लिए प्रहसित वार्ताविक यातायात क्रमशः 4.63 एमएमटी तथा 4.32 एमएमटी है। वर्ष 2010–11, 2011–12 और 2012–13 के लिए यातायात क्रमशः 4.32 एमएमटी और 4.65 एमएमटी तथा 5.25 एमएमटी का अनुमान लगाया गया है। इस प्रकार यह देखा जा सकता है कि एसडब्ल्यूपीएल केवल वर्ष 2012–13 में एलए में निर्धारित एमजीटी स्तर से अधिक पूर्णानुमान लगाया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा परिकल्पित मात्रा में दृष्टि विचाराधीन तीन वर्षों के लिए क्रमशः 0.7 प्रतिशत, 7.6 प्रतिशत और 13 प्रतिशत है।

एसडब्ल्यूपीएल ने एमजीटी स्तरों को अर्जित नहीं करने का कारण भंडारण क्षेत्र की कमी और रेलवे नेटवर्क द्वारा निकासी में रुकावटों की बताया है।

एमओपीटी का मानना है कि एसडब्ल्यूपीएल को सड़क—मार्ग से भी कारों की निकासी के लिए सुविधाएं प्रदान करना अपेक्षित है। एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल दोनों को टर्मिनल की क्षमता में सुधार के बारे में चर्चा करने और ज्यादा उपयोक्ताओं के लिए टर्मिनल उपलब्ध करवाने की सलाह दी थी और एक संयुक्त नोट प्रस्तुत करने की सलाह दी गई थी। एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए संयुक्त नोट में, उन्होंने टर्मिनल की क्षमता में सुधार करने के बारे में समाहार रूप में कुछ भी नहीं बताया है जिसके लिए उन्हें कहा गया था।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कारों के सड़क संचालन के लिए सुविधाएं विकसित करने का मुद्रा वर्ष 2004 में प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण के दौरान भी नौजूद था। प्रारंभिक प्रशुल्क निर्धारण में भी, कुछ उपयोक्ताओं द्वारा किए गए निवेदनों के मददेनजर, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी दोनों उपयोक्ताओं विशेषतः वे जो कम क्षमताओं का आयात करते हैं, की मांग पर विचार करने के लिए सहमत हैं और सड़क मार्ग से सुपुर्वी संबंधी मामलों को शामिल करने के लिए एक वैकल्पिक परिचालनात्मक योजना तैयार करने का निर्णय लिया है।

पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, एमओपीटी ने स्पष्ट किया था कि सड़क—मार्ग द्वारा कोयला/कोक कारों के प्रहस्तन के लिए टर्मिनल में सुविधाएं सुजित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल से लगातार बातचीत के बावजूद, इसने कम मात्रा उपयोक्ताओं की मांगों को पूरा करने के लिए सड़क मार्ग द्वारा कारों प्रहस्तन के लिए अपेक्षित सुविधाएं अभी भी विकसित/सुजित नहीं की हैं। कुछ उपयोक्ताओं द्वारा दाखिल रिट याचिका के संदर्भ में, गोवा में माननीय बम्बई उच्च न्यायालय ने कोयले के प्रहस्तन के बारे में निर्णय लेने के लिए पोत परिवहन भंत्रालय को निदेश दिया था, परंतु जीएसपीसीबी के निवेदनों के अनुषालन के अधीन। सचिव (पोत परिवहन) के साथ बैठक के दौरान, एसडब्ल्यूपीएल सड़क मार्ग पर विचार करने के लिए सहमत था यदि एमओपीटी कारों के भंडारण के लिए वर्थ सं. 7 के पीछे लगभग 10,000 वर्ग मीटर का क्षेत्र उपलब्ध करवाए। पत्तन, एसडब्ल्यूपीएल और संबद्ध उपयोक्ताओं के साथ चर्चा के बाद सचिव (पोत परिवहन) ने 15 दिसम्बर 2005 को एक आदेश पारित किया था। सचिव (पोत परिवहन) के आदेश सं. पीडी/13011/1/2005—एमओपीटी दिनांक 15 दिसम्बर 2005 का प्रासंगिक कार्यात्मक हिस्सा यहां पुनः प्रस्तुत किया गया है:-

"17. उपर्युक्त परिस्थितियों, गोआ राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड सहित सभी संबंधितों के मतों/प्रक्षेपणों पर विचार करने के बाद, मैं निम्नलिखित निष्कर्षों पर पहुंचा हूँ:

- एसडब्ल्यूपीएल को लाइसेंस पर दिए गए परिसरों में रुकावटों पर विचार करते हुए, एमओपीटी को तब तक वर्थ सं. 11 में बल्क कोयला/कोक का प्रहस्तन जारी रखना होगा जब तक दैकल्पित सुविधा विकसित नहीं की जाती है। पत्तन वर्थ सं. 10, जहां यात्री/क्रूज पोतों के लिए सुविधा उपलब्ध करवाई जा रही है, मैं साफ ब्लैक बल्क कारों का प्रहस्तन करे। पत्तन इस शर्त के अधीन वर्थ सं. 10 पर बल्क कोक के प्रहस्तन पर भी विचार करे कि पत्तन उपयोक्ताओं द्वारा पत्तन की संतुष्टि के स्तर तक वर्थ की सफाई रखी जाए।
- यह देखा गया है कि टर्मिनल परिचालक, एसडब्ल्यूपीएल की सड़क मार्ग वाले कारों के प्रहस्तन में अयोग्यता की वजह से पत्तन वर्थ सं. 10 और 11 में कोयला तथा कोल परिचालनों के प्रहस्तन को जारी रखने के लिए मजबूर है। ऐसी परिस्थितियों के अधीन, यह उपयुक्त नहीं

माना गया है कि न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट आदि के संबंध में लाइसेंस करार के मूल खंडों को संशोधित किया जाए।

- (iii). उपयोक्ताओं को कोयला और कोक के प्रहस्तन के समय सभी जरूरी पर्यावरण सुरक्षा संबंधी उपाय करने चाहिए। ये उपाय गोआ राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड के साथ विचार-विमर्श से कार्यान्वित किए जाएंगे। बोर्ड को भी लागू अधिनियम के अधीन पर्यावरण मानकों का अनुपालन सुनिश्चित करने के लिए उपायों का उपयुक्ततः अनुवीक्षण करना होगा। एमओपीटी को जरूरी सहयोग देना चाहिए। स्थानीय नागरिक समिति को भी जोड़ा जाए, यदि अपेक्षित हो।

सचिव (पोत परिवहन) के निदेशों के साथे चार वर्ष से ज्यादा के बाद भी, एसडब्ल्यूपीएल ने अतिरिक्त भूमि क्षेत्र, जो पत्तन से मांगा गया है परंतु आबॉट नहीं किया गया है, की कमी की वजह से सड़क मार्ग द्वारा कार्गो की निकासी के लिए सुविधाएं विकसित नहीं की हैं।

ऐसा होने पर, जब एमओपीटी से एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात की उपयुक्तता पर टिप्पणी करने का अनुरोध किया गया था तब उन्होंने शुरूआत में बताया था कि वर्ष 2010–11 से 2011–12 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यातायात अनुमान वर्ष 2008–09 के वास्तविक यातायात की तुलना में कम हैं। तथापि, बाद में, उनका मानना था कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अभिव्यक्त भिन्नताओं के मददेनजर, वर्ष 2010–11 और 2011–12 के लिए यातायात अनुमान उपयुक्त हैं। एमओपीटी ने बताया है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा रेल अवसंरचना में प्रस्तावित अपग्रेडेशन तथा दो मोबाइल हारबर क्रेनों के पुर्नस्थापन पर विचार करते हुए वर्ष 2012–13 के लिए यातायात अनुमान भी उपयुक्त हैं।

2010–11 के पहले पांच महीनों अर्थात अगस्त 2010 तक के लिए एसडब्ल्यूपीएल का वास्तविक यातायात (एमओपीटी से अनौपचारिक रूप से प्राप्त किया गया) 1.82 एमटीपीए है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा वर्ष 2010–11 के लिए यातायात अनुमान उपयुक्त प्रतीत होता है। जब पहले पांच महीनों के लिए प्राप्त किए गए वास्तविक आंकड़ों के परिप्रेक्ष में देखा जाता है। 2012–13 में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित यातायात 5.25 एमटीपीए है जिसे इन–मोशन वैगन लोडर पर प्रस्तावित निवेश के लेखा पर अतिरिक्त प्रशुल्क पर विचार करते हुए लिया गया था। एमओपीटी को लगता है कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित प्रशुल्क एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित निवेश पर विचार करते हुए उपयुक्त हैं। एसडब्ल्यूपीएल के यातायात अनुमान बिना किसी संशोधन के इस विश्लेषण में सुविचारित किए गए हैं।

वैधता अवधि समाप्त होने के बाद होने वाली प्रशुल्क की अगली सामान्य समीक्षा के समय, यदि गलत अनुमानन के कारण एसडब्ल्यूपीएल को अनावश्यक लाभ होना पाया जाता है, अर्जित किया गया अतिरिक्त अधिशेष प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नियांसित किए जाने वाले प्रशुल्क में समायोजित किया जाएगा।

- (ix). आईएनएसए ने पाया है कि वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए अनुमानित प्रतिटन कार्गो प्रहस्तन आय पिछले तीन वर्षों में अर्जित प्रति टन कार्गो प्रहस्तन आय की अपेक्षा कम है। यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा परिकल्पित कार्गो मिश्रण दोनों बर्थ सं. 5क और 6क में कोक यातायात में कमी दर्शाता है जबकि चूनापत्थर का यातायात और तटीय एचआर कोइल अधिक अनुमानित किए गए हैं। इन कार्गो मदों के लिए भिन्न–भिन्न प्रशुल्क और कार्गो मिश्रण में बदलाव अनुमानित प्रति टन आय में कटौती में योगदान करता है।

वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए अनुमानित थ्रुपुट के लिए प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित आय नीचे विश्लेषित की गई है:-

- (क). बर्थ किराये से आय वर्ष 2009–10 में अर्जि रु 2919 लाख से वर्ष 2010–11 में रु 2046 लाख अर्थात लगभग 29 प्रतिशत तक कम अनुमानित आय की गई है, हालांकि यातायात दोनों वर्षों के लिए तुलनीय है। अनुवर्ती वर्षों के लिए अनुमानित आय भी पूर्वकाल में प्रतिवेदित वास्तविक बर्थ किराया आय की अपेक्षा कम पाई गई है। जब स्पष्टीकरण मांगा गया था, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि बर्थ किराये से आय वर्धित उत्पादकता के लेखा पर पिछले वर्षों की आय में कटौती दर्शाती है।

एसडब्ल्यूपीएल ने बाद में पिछले तीन वर्षों 2007–08 से 2009–10 के लिए अपने द्वारा अर्जित उत्पादकता, औसत जीआरटी, पार्सल आकार जैसे पोत यातायात घोरे भेजे हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए घोरों पर विश्वास करते हुए, हमारे द्वारा अनुमानित बर्थ किराया आय पिछले तीन वर्षों में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित पोत पैरामीटरों और उत्पादकता पैरामीटरों की भारित औसत पर आधारित

है। इसके अलावा, हमारे विश्लेषण में, अप्रैल 2010 से सितम्बर 2010 तक बर्थ किराया प्रभार से आय उक्त अवधि के लिए प्राप्त की गई 1 3020 = ₹ 0 46.08 की औसत विनिमय दर के आधार पर अनुमानित गई है, उसके बाद, विनिमय दर इस मासले में विश्लेषण को समाहित करने के समय यथा प्रचलित ₹ 0 45.05 पर अद्यतन की गई है।

ऊपर स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन, अनुमानित बर्थ किराया आय 2010–11 में ₹ 0 2031 लाख, 2011–12 में ₹ 0 2121 लाख और वर्ष 2012–13 में ₹ 0 2411 लाख है जोकि तदनुरूपी वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित ₹ 0 2046 लाख, ₹ 0 2174 लाख तथा ₹ 0 2462 लाख है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि वास्तविक आंकड़ों के पूर्व अवधि निर्धारण ने वास्तविक बर्थ किराया आय एवं पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविचारित अनुमानों में भिन्नता दर्शाई थी। हालांकि वर्थ किराया आय एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रतिवेदित वर्ष 2009–10 के लिए वास्तविक पोत पैरामीटरों के आधार पर अनुमानित की गई है, परंतु एसडब्ल्यूपीएल ने अपी भी कुछ शंका जाहिर की है क्योंकि हम यथा प्रेषित पैरामीटरों को अंगीकृत करते हुए 2009–10 के लिए वास्तविक बर्थ किराया आय से मिलान नहीं कर सके थे।

चूंकि इस विश्लेषण में अनुमानित बर्थ किराया आय पूरी तरह से पोत पैरामीटरों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित उत्पादकता पर पूरी तरह विश्वास करे हुए है, यदि अगले प्रशुल्क संशोधन के समय, पैरामीटरों के वास्तविक आंकड़े जिनपर बर्थ किराया का अनुमान लगाने के लिए विश्वास किया जाता है, महत्वपूर्ण रूप से भिन्न पाए जाते हैं तो अतिरिक्त राजस्व उगाही अगले प्रशुल्क संशोधन में पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

- (x). कोक के धूल निवारण के लिए इकाई दर एसडब्ल्यूपीएल के मौजूदा दरमान में निर्धारित ₹ 0 2.15 प्रति टन के विपरीत राजस्व का अनुमान लगाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा ₹ 0 2.75 प्रति टन ली गई है। चूंकि कोक यातायात का कोई अनुमान नहीं लगाया गया है, इसलिए इसका कोई प्रभाव नहीं पड़ेगा। बर्थ सं. 5क में एचआरसी/एचआर स्टेबों के लिए कार्गो प्रहस्तन आय मौजूदा दरमान में निर्धारित ₹ 0 159 प्रति टन के विपरीत ₹ 0 150 प्रति टन अनुमानित की गई है। इस कार्गो भद के लिए आय अनुमानन दरमान में निर्धारित दरों के आधार पर संशोधित की गई है।
- (y). वर्ष 2008–09 और 2009–10 के लिए, स्वच्छ पानी की आपूर्ति से वास्तविक आय क्रमशः ₹ 0 1.45 लाख तथा ₹ 0 1.51 लाख बताई गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने भावी अनुमानों में इस मद से कोई आय अनुमानित नहीं की है। इसने बताया है कि पानी की प्राप्ति के लिए स्रोत भिन्न दरों के साथ भिन्न है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट रूप से उल्लेख नहीं किया है कि वह पोतों को साफ पानी की आपूर्ति नहीं करेगा, हमारे विश्लेषण में, साफ पानी की आपूर्ति से आय 2009–10 में प्रतिवेदित वास्तविक आय के आधार पर सभी तीन वर्षों के लिए ₹ 0 1.50 लाख सुविचारित की गई है।
- (z). उपर्युक्त प्रभारों के अधीन, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा अनुमानित कुल परिचालन आय इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित की गई है। तीन वर्षों 2010–11, 2011–12 और 2012–13 के लिए क्रमशः ₹ 0 7990 लाख, ₹ 0 8459 लाख तथा ₹ 0 9599 लाख की कुल प्रधालन आय के संशोधित अनुमानों पर विचार किया गया है।
- (x). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों का खंड 2.5.1 अपेक्षा करता है कि महापत्तानों/टर्मिनल परिचालकों के व्यय अनुमान भारत सरकार द्वारा यथा घोषित सभी घटकों के लिए थोक मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) के मौजूदा संचलन के संदर्भ में मूल्य उत्तर–चढ़ावों के लिए समायोजित प्रशुल्क के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2010–11 के दौरान सुविचारित प्रशुल्क संशोधन प्रस्तावों पर कार्यवाही करने के लिए 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अंगीकृत की गई है। कुछ लागत भदों जैसे बिजली लागत, ईंधन लागत आदि का अनुमान लगाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि स्वीकार्य स्तर की अपेक्षा अधिक पाई गई है। हमारे विश्लेषण में, वर्ष 2010–11 से 2012–13 के अनुमान तत्संबंधी पिछले वर्षों के वास्तविक आंकड़ों/अनुमान से 3.76 प्रतिशत का वृद्धि कारक लागू करते हुए संशोधित किया गया है जहां कहीं एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू की गई वार्षिक वृद्धि उल्लिखित स्तर की अपेक्षा अधिक है।
- (xi). वर्ष 2009–10 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक मरम्मत और अनुरक्षण लागत इसके वार्षिक लेखों में ₹ 0 371 लाख है। अभियंत्रीकृत उपस्कर और अन्य परिसंपत्तियों के सकल मूल्य पर 3 प्रतिशत पर सिविल कार्यों के सकल मूल्य पर 1.5 प्रतिशत विचार करते हुए, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए क्रमशः ₹ 0 511 लाख, ₹ 0

692 लाख तथा ₹0 728 लाख के अनुमानित मरम्मतों तथा अनुरक्षण लागत का अनुमान लगाया है। इसने बताया है कि मरम्मत और अनुरक्षण लागत उपस्कर के पुराने पड़ने की वजह से काफी बढ़ने की संभावना है।

यहां यह नोट करना प्रासांगिक होगा कि उपस्कर का पुराना होना एक धीमी प्रक्रिया होगी और यह दर्शाने के लिए किसी विशेष परिस्थिति का अनुमान नहीं लगाया गया है कि ऐसा होने से इस प्रशुल्क वैधता में दूसरे तरीके से होगा। इस सामान्य बयान को किसी दस्तावेजी साथ अथवा लागत विश्लेषण द्वारा समार्थित नहीं किया गया है।

वर्तमान परिसंपत्तियों के लिए मरम्मत और अनुरक्षण व्यय अन्य निजी टर्मिनलों जैसे विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विजाम सीपोर्ट प्राइवेट लिमिटेड, टीएम इंटररेशनल लोजिस्टिक्स लिमिटेड, आदि के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार पिछले वर्ष 2009–10 के लिए प्रतिवेदित वार्तविक आंकड़ों से 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि लागू करते हुए अनुमानित किए गए हैं। यही दृष्टिकोण अनुवर्ती वर्ष 2011–12 और 2012–13 के लिए भी अनुसरित किया गया है।

इस चक्र में सृजित किए जाने के लिए प्रस्तावित परिसंपत्तियों पर संवर्धनात्मक मरम्मतों ओर अनुरक्षण लागत का ध्यान रखने के लिए, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत इस विश्लेषण में सुविचारित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संशोधित परिवर्धनों के संदर्भ में अभियांत्रिक उपस्कर तथा अन्य परिसंपत्तियों के 2 प्रतिशत और सिविल परिसंपत्तियों पर 1 प्रतिशत अनुमानित की गई है।

तदनुसार, मरम्मत तथा अनुरक्षण लागत का संशोधित अनुमानन वर्ष 2010–11 के लिए ₹0 392 लाख, 2011–12 में ₹0 408 लाख और 2012–13 में ₹0 548 लाख होगा।

(xii). अनुमानित उपस्कर चालन लागत में तीन लागत तत्व उदाहरणतः बिजली, ईंधन और पानी शामिल है, जिनपर नीचे चर्चा की गई है:-

(क). वर्ष 2009–10 के लिए प्रतिवेदित औसत बिजली और ईंधन उपभोग 0.49 इकाईयां और 0.16 इकाईयां प्रति टन है।

वर्ष 2010–11 के लिए बिजली उपभोग की मात्रा 0.68 इकाई प्रति टन अधिक अनुमानित की गई है और अनुवर्ती दो वर्षों के लिए यह एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 0.62 और 0.53 इकाईयां प्रति टन अनुमानित की गई है। इसी प्रकार, ईंधन उपभोग विचाराधीन तीन वर्षों के लिए 0.25 लिटर/टन, 0.20 लिटर/टन और 0.18 लिटर/टन अनुमानित किया गया है।

एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि बिजली उपभोग के उपस्कर के निष्क्रिय रहने के कारण वर्ष 2010–11 के दौरान बढ़ने की उम्मीद है और क्योंकि परिसंपत्तियां पुरानी हो रही हैं तथा सामान्य हो जाएंगी जब नए उपस्कर 2011–12 में शुरू किए जाएंगे। विशेषतः वर्ष 2010–11 और 2011–12 में बिजली ओर ईंधन उपभोग में वृद्धि का अनुमान लगाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उद्धरित कारण स्वीकार्य नहीं लगते हैं। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए किसी उपयुक्त विश्लेषण के अभाव में, वर्ष 2010–11 और 2011–12 के दौरान बिजली ओर ईंधन के उपभोग में प्रस्तावित वार्षिक वृद्धि को स्वीकार नहीं किया जा सकता। वर्ष 2012–13 के लिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित इकाई उपभोग उक्त वर्ष में सकल प्रखंड में परिवर्धनों के मददेनजर सुविचारित किया गया है।

बिजली और ईंधन की इकाई लागत में वर्ष 2010–11 में क्रमशः 5.8 प्रतिशत और 10 प्रतिशत तक वृद्धि किए जाने का अनुमान लगाया गया है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन किया गया है जो 3.76 प्रतिशत पर प्रतिवेदित मौजूदा डब्ल्यूपीआई (सभी घटकों के लिए) के आधार पर व्यय को अनुमानित और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित किए जाने की अपेक्षा करते हैं। वर्ष 2009–10 के लिए ₹0 7.27 पर प्रतिवेदित बिजली की इकाई दर को आधार रूप में लिया गया है और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लागू किए गए 5.8 प्रतिशत वृद्धि कारक के विपरीत 3.76 प्रतिशत की दर से वार्षिक वृद्धि स्वीकृत की गई है। बिजली की इकाई दर में 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अनुवर्ती वर्षों के लिए भी स्वीकृत की गई है। यह उल्लेखनीय है कि 14 मई 2010 को पारित आदेश में एमओपीटी के दरमान को संशोधित करते समय इस प्राधिकरण द्वारा यही दृष्टिकोण अनुसरित किया गया है।

वर्ष 2010–11 के पहले तीन महीनों के लिए वर्ष 2009–10 हेतु यथा प्रतिवेदित ₹0 36.12 प्रति लिटर पर ईंधन की इकाई दर सुविचारित की गई है। अनुवर्ती अवधि के लिए, अर्थात् जुलाई 2010 से, इकाई दर जून 2010 के अंत में ईंधन में घोषित बढ़ोतरी पर विचार करते हुए अधुनातन कर ₹0 40.27 प्रति लिटर

की गई है। 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि अनुवर्ती दो वर्षों के लिए इधन की इकाई लागत में सागू की गई है।

अनुमानित बिजली और इधन लागत संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार अनुमान अधीन वर्षों के प्रत्येक वर्ष के दौरान अनुमानित यातायात में वृद्धि के लिए समायोजित किए गए हैं।

(ख). पानी की प्राप्ति लागत कोयला/कोक और चूनापत्थर के लिए ऑफर की गई धूल निवारण सेवा के लिए अनुमानित की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने निवेदन किया है कि पानी का कुछ हिस्सा एमओपीटी से और कुछ हिस्सा बाह्य बाजार से प्राप्त किया जाता है। एसडब्ल्यूपीएल ने पानी बिलों की प्रतियां भेजी हैं जो दर्शाती हैं कि पानी बाह्य आपूर्तिकर्ताओं से ₹ 10 100 प्रति टन की लागत पर प्राप्त किया जाता है। पानी की प्राप्ति कक्षी औसत इकाई लागत वर्ष 2009–10 में ₹ 54.91 प्रति लिटर है। वर्ष 2010–11 के लिए, पानी की इकाई लागत ₹ 50.40 अनुमानित की गई है जोकि पिछले दो वर्षों के लिए भेजे गए वास्तविक आंकड़ों के आधार पर उपयुक्त पाइ गई है। अनुवर्ती दो वर्षों के लिए पानी की इकाई दर में वार्षिक वृद्धि उल्लिखित स्तर के भीतर है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित पानी का औसत उपभोग वर्ष 2009–10 के लिए वास्तविक पर आधारित है और इसलिए स्वीकार किया गया है।

आय अनुमान में चूनापत्थर को ऑफर की गई धूल निवारण सेवा से आय शामिल है परन्तु व्यय साइड का अनुमान लगाते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने केवल कोयला यातायात पर विचार किया है और चूनापत्थर के यातायात के कारक को छोड़ दिया है। हमारे विश्लेषण में, चूनापत्थर का यातायात भी जल की प्राप्ति की लागत का अनुमान लगाने के समय भी सुविचारित किया गया है।

(xiii). (क). एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि नौमरण, अभियंत्रीकृत प्रहस्तन प्रणाली परिचालित करने, भंडारण, वैगनों पर कार्गो की लदाई आदि के लिए परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर विभिन्न कार्गो प्रहस्तन संविदाकारों से आउटसोर्स किए जाते हैं। इसने मौजूदा इकाई दर और प्रत्येक कार्गो समूह के लिए अगले तीन वर्षों हेतु अनुमान इंगित करते हुए परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत की विस्तृत गणनाएं भेजी हैं। गणना में दर्शाई गई मौजूदा इकाई दरों का सत्यापन नहीं किया जा सकता क्योंकि एसडब्ल्यूपीएल ने इस संबंध में कोई दस्तावेज नहीं भेजे हैं। बाद में, एसडब्ल्यूपीएल ने हमारी सलाह पर अप्रैल 2010 से मार्च 2013 तक की अवधि के लिए परिचालन तथा अनुरक्षण करार हेतु आउटसोर्सिंग एजेंसी के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किए गए करार दिनांक 10 अप्रैल 2010 की प्रति भेजी है। तथापि, करार प्रति में दर्शाई गई इकाई दर इसकी गणना में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित इकाई दर से मेल नहीं खाती है।

(ख). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भेजे गए आउटसोर्सिंग करार दिनांक 10 अप्रैल 2010 के अनुसार, परिचालन और अनुरक्षण के लिए आउटसोर्सिंग दर कोक तथा कोयला प्रहस्तन के लिए ₹ 40/- प्रति टन और स्टील कोइल तथा स्लैब के लिए ₹ 90/- प्रति टन है जबकि वर्ष 2009–10 के लिए इसकी गणना में ₹ 30.82 तथा ₹ 75 प्रति टन की मौजूदा इकाई दर है। इस प्रकार इकाई दर में वृद्धि कोयला के लिए 30 प्रतिशत और एचआर कोइलों के लिए 20 प्रतिशत है जोकि 3.76 प्रतिशत की स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि से अधिक पाया गया है।

प्रेषित किए गए करार की प्रति का अवलोकन करने पर, यह देखा गया है कि आउटसोर्सिंग करार एसडब्ल्यूपीएल की समूह कम्पनियों में से एक जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड के साथ किया गया है। हालांकि एसडब्ल्यूपीएल ने अन्य एजेंसियों की कोटेशन की प्रति भेजी है जोकि जेएसडब्ल्यू इंफ्रास्ट्रक्चर लिमिटेड द्वारा उद्धरित दरों से अधिक है, इस संव्यवहार के आमर्स लैंथ रिलेशनशिप को स्थापित करने के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई साक्ष्य नहीं भेजा गया है, इस मद के लिए इकाई दर में तीव्र वृद्धि की अनुमति देना उपयुक्त नहीं होगा।

एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2009–10 के लिए ऑन बोर्ड तथा प्रहस्तन गतिविधि की आउटसोर्सिंग के संदर्भ में परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत का विस्तृत कार्गो—वार परिकलन अलग—अलग भेजा है। इस विवरण में अनुमानित कुल व्यय वर्ष 2009–10 और उस मामले के लिए 2008–09 हेतु वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित वास्तविक कार्गो प्रहस्तन व्यय से मेल नहीं खाता है और इसलिए उस गणना पर विश्वास किया गया है।

वार्षिक लेखों में, परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर आउटसोर्सिंग की लागत 'कार्गो प्रहस्तन व्यय' शीर्ष के अधीन दर्शाई गई है। यह व्यय वर्ष 2008–09 और 2009–10 के लिए क्रमशः ₹ 1420.79 लाख और

रु 1403.13 लाख प्रतिवेदित किया गया है। उक्त वास्तविक आंकड़ों के विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने लागत विवरण में वर्ष 2009–10 के लिए परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत रु 1727 लाख अनुमानित की है। जैसाकि पहले बताया गया है, लागत विवरण में दर्शाए गए आंकड़े में बैंक प्रभार और भंडार उपभोग शामिल हैं।

वर्ष 2010–11 के लिए अनुमानित परिचालन और प्रत्यक्ष लेबर लागत को सीएचएलडी के लिए एमओपीटी को किए गए भुगतान को घटाकर वार्षिक लेखों के अनुसार वर्ष 2009–10 में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों को लेते हुए संशोधित की गई है क्योंकि आधार और यातायात वृद्धि के लिए समायोजित और 3.76 प्रतिशत की वार्षिक वृद्धि स्थीकृत की गई है। यही दृष्टिकोण अनुवर्ती दो वर्षों के लिए परिचालन तथा प्रत्यक्ष लेबर लागत का अनुमान लगाने के लिए अनुसरित किया गया है।

- (xiv). एसडब्ल्यूपीएल ने उल्लेख किया है कि उन्हें पट्टे पर दिए गए भूखंडों के लिए एमओपीटी को देय लाइसेंस शुल्क लाइसेंस कशरों की शर्तों के अनुसार अनुमानित किया गया है। एमओपीटी ने भी इस स्थिति की पुष्टि की है।
  - (xv). पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, यह बताया गया था कि एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा पर एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। विवाद का लंबित निपटान, अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत उपयुक्त वार्षिक वृद्धि के साथ एसडब्ल्यूपीएल को एमओपीटी द्वारा दिए गए बिलों के आधार पर स्वीकार किया गया था। यह बताया गया है कि विवाद अभी हल नहीं हुआ है और यह मामला अरबिटरेटर को भेजा गया है।
- वर्ष 2008–09 और 2009–10 में प्रोद्भूत क्रमशः रु 37 लाख और रु 26 लाख की अनुरक्षण निकर्षण लागत के विपरीत, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2010–11 के लिए वर्ष 2010–11 में रु 146.75 लाख की अनुरक्षण निकर्षण लागत पर विचार किया है।

निकर्षण लागत के अनुमानन की उपयुक्तता जांचने के लिए हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न पर, एमओपीटी ने टिप्पणी की थी कि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित निकर्षण की इकाई लागत वर्ष 2009 के दौरान पत्तन द्वारा प्रोद्भूत रु 110/- प्रति घन मीटर की तुलना में ज्यादा है।

यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2009 में एमओपीटी द्वारा किया गया निकर्षण कार्य, रु 146.75 लाख के निकर्षण व्यय की प्रतिपूर्ति का दावा करते हुए एसडब्ल्यूपीएल पर मई 2010 में पत्तन द्वारा दिया गया बिल 119667 घन मीटर निकर्षित सिल्ट के लिए रु 122.63 प्रति घन मीटर पर निकर्षण की इकाई दर गणना करता है। चूंकि एमओपीटी द्वारा दिया गया बिल और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा किया गया भुगतान मौजूदा वित्तीय वर्ष 2010–11 में किया गया था, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2010–11 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत रु 146.75 लाख अनुमानित की है। इसके अलावा, एसडब्ल्यूपीएल ने इस वर्ष में अनुरक्षण निकर्षण के लिए किसी अन्य व्यय पर विचार नहीं किया है। यहां यह बताया गया है कि वर्ष 2010–11 के लिए अनुरक्षण निकर्षण लागत पूर्वकाल में प्रतिवेदित वास्तविक आंकड़ों से ज्यादा पाया गया है। तथापि, यह स्वीकार करते हुए कि अनुमान एमओपीटी द्वारा दिए गए बिल के रूप में दस्तावेजी साक्ष के साथ प्रमाणित किया गया है और एसडब्ल्यूपीएल ने भुगतान करके इसकी पुष्टि की है, वर्ष 2010–11 के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत स्थीकृत की गई है। अनुवर्ती वर्षों के लिए, अनुरक्षण निकर्षण लागत यह परिकल्पित करते हुए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित की गई है कि एसडब्ल्यूपीएल के बर्थ के संदर्भ में एमओपीटी द्वारा किए जाने वाले निकर्षण की मात्रा वर्ष 2009 के समान होगी और इकाई दर में 3.76 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि लागू की गई है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा लगाए गए अनुमान पर विश्वास करते हुए, अनुवर्ती वर्षों के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित अनुरक्षण निकर्षण लागत इस विश्लेषण में सुविचारित की गई है।

यदि अगली प्रशुल्क समीक्षा के समय, यह पाया जाता है कि एमओपीटी को प्रतिपूर्ति की गई वास्तविक अनुरक्षण निकर्षण लागत इस विश्लेषण में सुविचारित अनुमानों से कम है अथवा चल रही अरबिटरेशन प्रक्रिया के निर्णय इस विश्लेषण में लगाए गए अनुमान से भिन्न है, तो अब सुविचारित अधिक अनुमान पूर्णतः समायोजित किए जाएंगे।

- (xvi). (क). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, जुलाई 2003 से पहले बोलियों को अंतिम रूप दिए जाने के मामले में, प्रशुल्क परिकलन को भूस्वामी पत्तन को निजी परिचालकों द्वारा देय रॉयल्टी/राजस्व हिस्सेदारी लेखा में प्रशुल्क निर्धारण के लिए लागत रूप में लेना चाहिए ताकि इस मद को लेखा में नहीं लिए जाने के कारण होने वाले संभावित कुक्सान से बचा जा सके, बशर्ते यह अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्धरित राशि के अधिकतम तक हो।

(ख). एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अप्रैल 1999 में एल.ए. पर हस्ताक्षर किए गए थे। सौंचल्टी (के भाग) को पास थू रूप में स्वीकृत करने के लिए प्रशुल्क दिशानिर्देश कार्यान्वयित करते समय, बेन्हाई कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड, विशाखा कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड और न्हावा शेवा इंटरेशनल कंटेनर टर्मिनल लिमिटेड के मामले में, इस संदर्भ में नुकसान को स्वीकार्य लागत तत्वों तथा स्वीकार्य प्रतिलाभ पर विचार करने के बाद राजस्व घाटा लिया गया था। यदि दूसरे बोलीदाता द्वारा उद्दरित अधिकतम सीमा तक रोपल्टी स्वीकार नहीं की जाती है, संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, तो इससे नियोजित पूँजी पर प्रतिलाभ में कटौती होगी और उस सीमा तक नुकसान होगा। अतः एसडब्ल्यूपीएल दिशानिर्देशों में यथा विनिर्दिष्ट राजस्व हिस्सेदारी का अधिकतम स्वीकार्य स्तर का दावा करने का हकदार है। एसडब्ल्यूपीएल की पूर्ववर्ती प्रशुल्क समीक्षा तदनुसार की गई थी।

(ग). लाइसेंसशुदा परिसरों को हस्तांतरित किए जाने की तारीख के बारे में एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच कुछ विवाद है। इस विवाद का लंबित निपटान, एमओपीटी और एसडब्ल्यूपीएल नेजून 2003 में एक अनुपूरक करार किया था। इस अनुपूरक करार के अनुसार, 9 नवम्बर 2005 से आगे लाइसेंसधारी को राजस्व हिस्सेदारी का भुवतान करना होगा जो एल.ए. में निर्धारित विभिन्न पैशानीटरों पर परिकलित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों पर 18 प्रतिशत की उच्चतम है। वशर्ते न्यूनतम भुगतान ₹0 12 करोड़ है। यह भी लाइसेंसधारी से अपेक्षा करता है कि नवम्बर 2005 से आगे 5 मिलियन मीट्रिक टन प्रतिवर्ष का न्यूनतम गारंटीशुदा थ्रुपुट अर्जित करें।

(घ). एमओपीटी ने पिछली प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में उल्लेख किया था कि अगले निम्नतम बोलीदाता द्वारा उद्दरित राजस्व हिस्सेदारी 13.10 प्रतिशत थी और उद्दरित राजस्व हिस्सेदारी की न्यूनतम राशि ₹0 11. 10 करोड़ थी।

(ङ). तदनुसार, एसडब्ल्यूपीएल ने राजस्व हिस्सेदारी वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए अनुमानित कार्गो प्रहस्तन आय के अगले उच्चतम बोली अर्थात् 13.1 प्रतिशत की सीमा तक पास-थू रूप में सुविधारित की है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार है। हमारे विश्लेषण में, यही दृष्टिकोण अपनाया गया है वशर्ते संशोधित कार्गो प्रहस्तन आय पर 13.1 प्रतिशत की दर से स्वीकार्य राजस्व हिस्सेदारी पर विचार किया जाए।

(xvii). एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि मूल्यहास प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार परिकलित किया गया है। वर्ष 2010–11 से 2011–12 के लिए मूल्यहास इन वर्षों में सकल प्रथंड के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों की सीमा तक अधुनातित किया गया है और अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए कारणों से अवलंबित किए गए हैं।

निर्माण अवधि के दौरान प्रोद्भूत ₹0 8.70 करोड़ के प्राथमिक व्यय सिविल तथा उपस्कर लागत और लागू दरों पर मूल्यहासित के अधीन पूँजीकृत किए जाने के लिए पहले प्रस्तावित किए गए थे। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, इस मद्द को अलग-से माना गया था और परिसंपत्तियों के सकल प्रथंड से अलग रखा गया था तथा व्ययों को परियोजना की शेष अवधि में बांटा भया था। मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में, एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध के बावजूद यह समायोजन नहीं किया है।

हमारे द्वारा सुविधारित संशोधित लागत विवरण में, प्रारंभिक व्यय के पूँजीकृत भाग पर मूल्यहास परिसंपत्तियों के नियन्त्रण प्रथंड में परिणामी समायोजन के साथ अलग रखा गया है। प्रारंभिक राइट औफ व्यय नियोजित पूँजी में उपयुक्त संशोधन के साथ एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविधारित ₹0 10 लाख की बजाय पिछले प्रशुल्क आदेश में सुविधारित स्तर पर सुविधारित की गई है।

(xviii). वर्ष 2009–10 के लिए बीमा लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा ₹22 लाख प्रतिवेदित की गई है और वर्ष 2010–11 के लिए यह ₹0 140 लाख अनुमानित की गई है।

एक वर्ष के लिए 1 जुलाई 2010 अवधि के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भुगतान किया गया बीमा ग्रीमियम एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित बीमा कवर की प्रति के अनुसार ₹0 143 लाख है। बीमा ग्रीमियम का अनुमान प्रस्तुत किए गए दस्तावेजों के आधार पर वर्ष 2010–11 के लिए ₹0 143 लाख सुविधारित किया गया है।

वर्ष 2011–12 के लिए, एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत ₹0 147 लाख है। चूंकि सकल प्रथंड के लिए प्रस्तावित प्रमुख परिवर्धन इम-मोशन वैगान लाई से संबंधित हैं और संबंधित परिसंपत्तियों वर्ष 2012–13 में अवलंबित की गई हैं, वर्ष 2011–12 के लिए बीमा लागत 2010–11 के स्तर पर बनाए रखी गई है।

वर्ष 2012–13 के लिए, एसडब्ल्यूपीएल ने ₹ 181 लाख पर अनुमानित बीमा लागत का अनुमान लगाया है। यह देखा गया है कि वर्ष 2009–10 और 2010–11 के लिए प्रतिवेदित वास्तविक बीमा लागत परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड के लगभग 0.6 प्रतिशत पर परिणित होती है। मौजूदा परिसंपत्ति प्रखंड के लिए वर्ष 2010–11 में प्रोटमूत ₹ 143 लाख के वास्तविक बीमा प्रीमियम पर विचार करते हुए और पूर्वकाल से प्राप्त की गई स्थिति के आधार पर वर्ष 2012–13 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में संवर्धनों पर 0.6 प्रतिशत बीमा लागत लागू करते हुए, बीमा लागत ₹ 197 लाख परिणित होती है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित बीमा लागत उपयुक्त प्रतीत होती है, इसलिए, इसे स्वीकार किया गया है।

- (xix). वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय का अनुमान 10 प्रतिशत वृद्धि लागू करते हुए लगाया गया है। इस प्राधिकरण का मार्गदर्शन प्रशुल्क दिशानिर्देशों द्वारा किया जाता है और इसलिए प्रबंधन और सामान्य उपरिव्यय का अनुमान अन्य मदों के लिए यथा सुविचारित वार्षिक वृद्धि स्तर पर सीमित करते हुए संशोधित किया गया है।

सर्वेक्षण व्यय के अनुमानन के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित वार्षिक वृद्धि तथा सामान्य उपविय व्यय स्वीकार्य स्तर के भीतर है और इसलिए बिना संशोधन के सुविचारित किया गया है।

- (xx). एलए के अनुसार, एमओपीटी को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा भुगतान किया गया ₹ 1.53 करोड़ का प्रतिभूति जमा परियोजना की समाप्ति पर वापसी–योग्य है। पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, प्रतिभूति जमा वापसी को 11 प्रतिशत छूट प्रदान करते हुए परियोजना अवधि की शेष अवधि में वार्षिकीकृत किया गया था। एसडब्ल्यूपीएल ने पिछले प्रशुल्क संशोधन में इसके द्वारा अनुमानित स्तर पर इस मद के प्रभाव पर विचार किया है। पिछली प्रशुल्क निर्धारण कार्यवाही में, परियोजना की समाप्ति पर प्राप्ति–योग्य टर्मिनल मूल्य 11 प्रतिशत की छूट दर लागू करते हुए परियोजना अवधि में वार्षिकीकृत किया गया था। यही दृष्टिकोण मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में अनुसरित किया गया है।

- (xxi). (क). वित्तीय वर्ष 2009–10 के लिए वार्षिक लेखों में प्रतिवेदित परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड की अंतिम कीमत ₹ 15859 लाख है। एसडब्ल्यूपीएल ने अगले तीन वर्षों 2010–11 और 2011–12 में ₹ 9415 के कुल परिवर्धन प्रस्तावित किए हैं।

(ख). एलए में लाइसेंसी द्वारा निवेश योजना के बारे में विशेष रूप से उल्लेख नहीं किया गया है। यह लाइसेंसी को अनुमति प्रदान करता है कि लाइसेंसदाता को सूचित करने के बाद अपने विवेक से अतिरिक्त सुविधाएं उपलब्ध करवाए। एमओपीटी ने एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अतिरिक्त पूंजी परिसंपत्तियों पर पर कोई प्रतिकूल टिप्पणियां नहीं की हैं सिवाय उपयोग के छह वर्षों के बाद ही वही मूल्य पर दो हारबर मोबाइल क्रेन डिस्कार्डिंग करने की जरूरत पर प्रश्न पूछने के।

- (ग). सकल प्रखंड में प्रस्तावित अधिकांश परिवर्धन इन–मोशन वैगन लदाई प्रणाली के साथ एकल रेल लाइन द्वारा रेल अवसंरचना में प्रस्तावित सुधार से संबंधित हैं। प्रस्तावित पूंजी व्यय वार्षिक टर्नओवर को मौजूदा 26 से 34 करने के लिए दावाकृत किया गया है और इससे भंडारण क्षमता में वृद्धि होगी जोकि टर्मिनल की समग्र क्षमता–सीमित करते हुए प्रमुख अवरोध है। एसडब्ल्यूपीएल ने अनुरोध के बावजूद इन निवेशों की मौजूदा स्थिति नहीं भेजी है, परंतु निर्देश किया है कि इन–मोशन वैगन लोडर वर्ष 2011–12 की दूसरी छमाही तक संस्थापित किया जाएगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि एसडब्ल्यूपीएल ने रेल निकासी–सुविधाओं और संबंधित परिसंपत्तियों में सुधार में लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के लेखा पर वर्ष 2010–11 और 2011–12 में इसकी क्षमता अथवा कार्गो की मात्रा में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है। ज्यादा वृद्धि वर्ष 2012–13 में अनुमानित बताई गई है, जहां यातायात के न्यूनतम गारंटीशुदा थुपुट को पार करने की उम्मीद है।

यूंकि प्रस्तावित पूंजी परिवर्धनों का लाभ केवल तभी लिया जा सकता है जब सम्पूर्ण उन्नत सुविधा वहां पर हो, इन–मोशन वैगन लदाई प्रणाली से संबंधित अनुमानित पूंजी व्यय वर्ष 2012–13 में सुविचारित किया गया है।

यह अनुमान लगाते हुए कि भंडार उपस्थेशन, धूल निवारकों पर प्रस्तावित निवेश इन–मोशन वैगन लदाई प्रणाली से नहीं जुड़े हैं, इन्हें स्वीकृत किया गया है परन्तु एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए किसी कार्य आदेश अथवा करार के किसी दस्तावेजी साक्ष्य के अभाव में वर्ष 2011–12 में स्थानांतरित किया गया था। आईटी, कार्यालय उपस्कर, और बीमा पुंजों में प्रस्तावित परिवर्धन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित सुविचारित किए गए हैं।

(घ). वर्ष 2011-12 में शामिल किए जाने के लिए प्रस्तावित दो जलयान अनलोडरों की लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा ₹ 65.21 करोड़ अनुमानित की गई है, तथापि, लागत विवरण में, यह हटाए जाने के लिए प्रस्तावित दो एचएमसी के सकल मूल्य को अलग रखते हुए ₹ 48 करोड़ सुविचारित की गई है।

₹ 65.21 करोड़ पर अनुमानित दो जलयान अनलोडरों की लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित कोटेशन की प्रति के आधार पर विश्वास किया गया है। यह एनएमपीटी, एमओपीटी आदि के अपफ्रांट प्रशुल्क प्रस्तावों में ₹ 62 करोड़ से ₹ 70 करोड़ की सीमा में अनुमानित दो जलयान लोडरों की लागत से तुलनीय भी है।

छह वर्षों में दो एचएमसी को हटाए जाने के कारण पूछने पर एमओपीटी द्वारा कही गई बात के संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल ने स्पष्ट किया है कि प्रस्तावित दो जलयान अनलोडर प्रस्तावित इन-मोशन वैगन लदाई प्रणाली के निवेश को कम्पलीमेंट करेगी और इन-मोशन वैगन लदाई प्रणाली के संरक्षण के बाद संभावित तेजी से निकासी को पूरा करने के लिए अपेक्षित है।

एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दिए गए स्पष्टीकरणों पर विश्वास करते हुए, जलयान लोडर पर प्रस्तावित निवेश पर विचार किया गया है। परन्तु यह पूंजी लागत एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित 2011-12 की बजाय वर्ष 2012-13 में स्थानांतरित की गई है।

हमारे विश्लेषण में, दो जलयान अनलोडरों के संदर्भ में सकल प्रखंड में परिवर्धन ₹ 65.21 करोड़ पर सुविचारित किया गया है और एचएमसी के सकल मूल्य को अलग रखना अलग-से सुविचारित किया गया है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित 31 मार्च 2012 को दो एचएमसी का सकल मूल्य ₹ 1629 लाख और ₹ 778.81 लाख का लिखित मूल्य परिसंपत्तियों के सकल/निवल प्रखंड से अलग रखा गया है।

संक्षेप में, विश्लेषण में सुविचारित परिवर्धन के सापेक्ष एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित परिवर्धन निम्नवत् हैं:-

(₹ लाखों में)

विवरण	एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रेषित अनुमान			टोटरमध्ये द्वारा सुविचारित अनुमान		
	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
भंडार और उप स्टेशन	75	0	0	0	75	0
सिलोस	785	1300	0	0	0	2085
धूल निवारण प्रणाली	37.5	0	0	0	37.5	0
एचएचएस प्रणाली के लिए बीमा पूर्जे	350	0	0	350	0	0
2 क्रेनों को बदलते हुए जलयान अनलोडर	0	4800	0	0	0	6521
रिक्लेमर	0	300	1200	0	0	1500
कन्वेयर लिंकिंग सिलो	155	135	0	0	0	290
सिलो के लिए इलैक्ट्रिकल मद्दें	0	47.25	0	0	0	47.25
रेलवे साइडिंग	20	200		0	0	220
टाइटी	2.5	0	2.5	2.5	0	2.5
कार्यालय उपस्कर	0	1.5	0	0	1.5	0
फर्नीचर	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
जोड़	1426.5	6785.25	1204	354	115.5	10667
घटाएँ दो एचएमसी का सकल मूल्य	-	-	-	-	-	1629
परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में निवल परिवर्धन	1426.5	6785.25	1204	354	115.5	9038
वर्ष 2010-11 से 2012-13 में परिसंपत्तियों के सकल प्रखंड में कुल परिवर्धन	9415.75			9507.75		

उपर्युक्त तालिका में सकल प्रखंड में कुल परिवर्धनों में भिन्नता दो जलयान अनलोडरों के क्षेत्र में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सुविचारित पूणीकरण के कारण है।

- (xxii). (क). विविध देनदारियां दो माह की कुल आय पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित की गई है जोकि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार नहीं है। संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश विविध देनदारियों को संपदा आय और टर्मिनल प्रहस्तन प्रभारों तक सीमित करते हैं।
- इस प्राधिकरण ने कुछ क्षेत्रों में 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में शोधन घोषित करते हुए 30 सितम्बर 2008 को एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों को शाधित करता है, साथ ही, विविध देनदारियों के हिस्से के रूप में लिए जाने वाले एलए के साधिदिक दायित्वों से प्रकट होने वाली कुछ मदों पर आउटफलों की अनुमति प्रदान करता है।
- एसडब्ल्यूपीएल के मामले में, एसडब्ल्यूपीएल और एमओपीटी के बीच हुए लाइसेंस करार (एलए) के अनुच्छेद 7.3.4.3 के अनुसार, राजस्व हिस्सेदारी तत्काल अनुवर्ती माह के 6वें दिन मासिक आधार पर देय है। इस प्रकार यह स्पष्ट है कि एलए भी एसडब्ल्यूपीएल से यह अपेक्षा नहीं करता है कि रोयल्टी का कोई अग्रिम भुगतान किया जाए।
- तथापि, एसडब्ल्यूपीएल से अपेक्षा की जाती है कि उसे आबंटित भूखंडों के लिए पट्टा किराया एलए के अनुच्छेद 7.3.5.2 में यथा विनिर्दिष्ट प्रत्येक वर्ष अग्रिम रूप में भुगतान किया जाए। चूंकि उक्त अग्रिम भुगतान एलए प्रावधानों द्वारा शासित होते हैं, इसलिए प्रतिलाभ स्वीकृत करने के प्रयोजन के लिए कार्य पूँजी के हिस्से के रूप में ऐसे पूर्व-भुगतानों पर विचार किया जाए। यह स्वीकार करते हुए कि अग्रिम भुगतान तत्संबंधी माह के लिए देय किराये से समायोजित किया जाएगा और वर्ष के अंत में प्रत्येक वर्ष में अनुमानित पट्टा किरायों के 50 प्रतिशत पर पूर्व-भुगतान की औसत सम्पूर्ण अग्रिम समायोजित किया जाता है। यह आदेश दिनांक 19 जून 2008 में निपटान किए गए समीक्षा आवेदन में सीसीटीएल के मामले में अनुसरित दृष्टिकोण के अनुसार है।
- (ख). एसडब्ल्यूपीएल ने कार्य पूँजी परिकलन करते समय मौजूदा परिसंपत्ति के हिस्से के रूप में पत्तन तथा अन्यों को ऋण एवं अग्रिमों के रूप में अनुमानित रु0 14.70 करोड़ का दावा किया है।
- लाइसेंस करार के अनुच्छेद 10.12 के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल को पत्तन के पास पूरी लाइसेंस अवधि के व्याज मुक्त रु 1.52 करोड़ की प्रतिभूति जमा के लिए कहा गया जोकि परियोजना की समाप्ति के समय वापसी-योग्य है। एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि की है कि वार्षिक लेखों में दर्शाए गए ऋण और अग्रिम प्रतिभूमि जमा को लेते हैं। एलए की साधिदिक बाध्यताओं से प्रकट होने वाली विशेष मदों पर विचार करने के लिए सितम्बर 2008 के शोधन आदेश में निर्णय से लेते हुए, कार्य पूँजी के हिस्से के रूप में पत्तन के पास प्रतिभूति जमा पर विचार करने का मामला है।
- (ग). हमारी सलाह पर, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्ष 2008–09 के लिए रु0 283.12 लाख और वर्ष 2009–10 में रु0 309.62 लाख की वास्तविक वस्तुसूची उपभोग भेजा है और पुष्टि की है कि ये पूँजी पूर्जे नहीं हैं। वर्ष 2009–10 के लिए प्रतिवेदित वस्तुसूची का औसत उपभोग आधार रूप में लिया गया है और 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में निर्धारित प्रतिमानकों के अनुसार है, स्वीकार्य वार्षिक वृद्धि स्वीकृत करने के बाद छह माह का वस्तुसूची उपभोग अगले तीन वर्षों के लिए सुविचारित किया गया है।
- (घ). रोकड़ और बैंक जमा दिशानिर्देशों के अनुसार कार्य पूँजी के परिकलन में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा एक माह के रोकड़ व्यय पर सुविचारित किया गया है। परिचालन व्यय अनुमानों में प्रभावी प्रभारों के आलोक में इसे उपयुक्तता: संशोधित किया गया है।
- (ङ). वर्तमान देयताएं विचाराधीन सभी तीन वर्षों के लिए वर्ष 2009–10 हेतु प्रतिवेदित स्तर पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रतिवेदित विचार किया गया है।
- (च). नियोजित पूँजी, अनुवर्ती अनुच्छेदों में स्पष्ट किए गए संशोधनों के अधीन, वर्ष 2010–11 के लिए रु0 14457 लाख और वर्ष 2011–12 के लिए रु0 12962 लाख तथा वर्ष 2012–13 के लिए रु0 21411 लाख परिणित होता है।
- (छ). प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.9.11 के अनुसार, निजी टर्मिनल परिचालक पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हकदार है यदि किया गया निवेश रियायत करार के अनुसार है भले ही पूर्ण क्षमता उपयोगिता अर्जित न की गई हो। लाइसेंस करार परियोजना अवधि के दौरान एसडब्ल्यूपीएल द्वारा कोई निवेश योजना विनिर्दिष्ट नहीं करता है। वास्तव में, लाइसेंस करार का खंड 10.1 एसडब्ल्यूपीएल को उनके द्वारा समय-समय पर यथा अपेक्षित अतिरिक्त सुविधाएं सृजित करने के लिए पूर्ण विवेकाधिकार देता है। इस प्रकार, प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, एसडब्ल्यूपीएल 16 प्रतिशत की दर से नियोजित पूँजी पर पूर्ण प्रतिलाभ के लिए हकदार है।

(xxiii). एसडब्ल्यूपीएल ने उप-गतिविधियों अर्थात् कार्गो प्रहस्तन गतिविधि और बर्थ किराया गतिविधि के लिए समेकित लागत विवरण और लागत विवरण भेजा है। एसडब्ल्यूपीएल द्वारा दो गतिविधियों के बीच सामान्य व्ययों के आवंटन के लिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अग्रीकृत अथात् उसी तरह है जैसा पूर्ववर्ती प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में अनुसरित किया गया था। अतः मौजूदा प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुसरित दृष्टिकोण पर विश्वास किया गया है।

पूर्व अवधि 2006–07 से 2009–10 के लिए निर्धारित लाभ का 60 प्रतिशत अर्थात् ₹0 3526.40 लाख इन गतिविधियों के प्रत्येक से मुक्त आय तक आय के अनुकूल में दो गतिविधियों के बीच आवंटित किए गए हैं और वर्ष 2010–11 शुरू करके तीन वर्षों में समायोजन के लिए सुधारित किया गया है।

(xxiv). वर्ष 2010–11 से 2012–13 के लिए समेकित लागत विवरण और मुख्य गतिविधि-वार लागत विवरण उपर्युक्त विश्लेषण के अनुसार संशोधित किए गए हैं। संशोधित लागत विवरण अनुलग्नक-१ (ए) से (ग) रूप में संलग्न किए गए हैं। वित्तीय/लागत विवरण द्वारा प्रकट किए गए परिणामों की सारबद्ध स्थिति नीचे तालिकाबद्द की गई है:-

क्र. सं.	विवरण	परिचालन आय ₹0 लाखों में				विवरण अधिशेष (+)/घाटा (-)			विवरण अधिशेष (+)/घाटा (-)			आंकड़ा अधिशेष/ घाटा %	
		2010– 11	2011– 12	2012– 13	Total	2010–11	2011– 12	2012–13	Total	2010–11	2011–12	2012–13	
1.	समग्र टर्मिनल के लिए समीकेत लागत विवरण	7990	8459	9599	26048	877	1251	(-398)	1730	11.1%	14.8%	(-4.1%)	6.6%
2.	कार्गो प्रहस्तन गतिविधि	5989	6338	7188	19415	992	1225	(-736)	1481	16.6%	19.3%	(-10.2%)	7.6%
3.	बर्थ किराया गतिविधि	2031	2121	2411	6563	(-115)	26	338	249	(-5.7%)	1.2%	14.0%	3.8%

उपर्युक्त तालिका प्रधालित दरों पर 2010–11 से 2012–13 अवधि के लिए 6.6 प्रतिशत के समग्र अधिशेष को दर्शाती है। इसी तरह से समग्र अधिशेष तीन वर्षों की अवधि के लिए ₹0 1730 लाख है।

एसडब्ल्यूपीएल ने संशोधित प्रस्ताव में घाटशुल्क, कार्गो प्रहस्तन प्रभाव और धूल निवारण प्रभाव में 32 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव किया है और बर्थ किराये में यथास्थिति बनाए रखने का प्रस्ताव किया है।

चूंकि समग्र स्थिति एवं दैयकितक गतिविधियों अधिशेष स्थिति दर्शाती है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल द्वारा यथा प्रस्तावित मौजूदा दरों में कोई वृद्धि स्वीकृत करने के लिए कोई मासला प्रकट नहीं है। इसके विपरीत, मौजूदा प्रशुल्क लागत स्थिति द्वारा वारंटेड सीमा तक प्रासादिक अवधि के लिए कम किया जाना है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासादिक होंगा कि ऊपर चर्चा की गई अधिशेष स्थिति वर्ष 2010–11 से 2012–13 तक तीन वर्षों की अवधि से संबंधित है। यह स्वीकार करते हुए कि संशोधित दरमान 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होगा, 2010–11 से 2012–13 तक तीन वर्षों की अवधि के लिए अनुमानित ₹0 1730 लाख का समग्र अधिशेष शेष अवधि 1 जनवरी 2011 से 31 मार्च 2013 के लिए अनुमानित परिचालन आय में समायोजित की गई है। उपर्युक्त पर विचार करते हुए और लागत रूप में स्वीकृत राजस्व हिस्से के आंशिक पास-थू पर कटौती का प्रभाव स्वीकार करते हुए भी, मौजूदा दरमान में सभी प्रशुल्क मदों को अनुमानित अधिशेष समायोजित करने के लिए 9.5 प्रतिशत तक अक्रोस-द-बोर्ड कम किए गए हैं। संशोधित प्रशुल्क 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होगा 31 मार्च 2013 तक वैध रहेंगा।

जब केवल स्टेंड आधार पर देखा जाता है, वर्ष 2012–13 घाटा स्थिति दर्शाता है। यह उल्लेखनीय है कि वर्ष 2012–13 में होने वाला घाटा प्रस्तावित अतिरिक्त परिसंपत्तियों अर्थात् इन-मोशन वैगन लदाई प्रणाली, संबंधित परिसंपत्तियों के साथ एकल रेल लाइन, रिक्लेमर और वित्तीय वर्ष 2012–13 के प्रारंभ में परिकल्पित किए जाने वाले 2 जलयान अनलोडरों के पुनर्स्थापन के वित्तीय प्रभाव की वजह से है। यदि इन प्रस्तावित नई सुविधाओं को वाले 2 जलयान अनलोडरों के पुनर्स्थापन के वित्तीय प्रभाव की वजह से है तो वर्ष 2012–13 के लागत विवरण में वित्तीय वर्ष 2012–13 की शुरुआत तक शुरू नहीं किया जाता है तो वर्ष 2012–13 के लागत विवरण में अनुमानित घाटा अधिशेष स्थिति में बदल सकता है जिससे वास्तव में प्रशुल्क में और कटौती हो सकती है। ऐसी स्थिति में, प्रशुल्क में कोई गई 9.5 प्रतिशत कटौती इस शर्त के अधीन है कि इन-मोशन वैगन लदाई प्रणाली, पूरक परिसंपत्तियों के साथ एकल रेल लाइन और जलयान अनलोडरों के पुनर्स्थापन एसडब्ल्यूपीएल द्वारा 1 अप्रैल 2012 तक शुरू किया जाएगा। एसडब्ल्यूपीएल का इस संबंध में 31 मार्च 2012 को अथवा पहले वास्तविक स्थिति 2012 तक शुरू किया जाएगा। एमओपीटी को भी यह सलाह दी जाती है कि इस संबंध में प्रगति पर नजर रखे और रिपोर्ट करे कि बतानी होगी। एमओपीटी को भी यह सलाह दी जाती है कि इस संबंध में प्रगति पर नजर रखे और रिपोर्ट करे कि क्या इन-मोशन वैगन प्रणाली, संबंधित परिसंपत्तियों के साथ एकल रेल लाइन, दो जलयान अनलोडर से संबंधित सभी परिसंपत्तियां 31 मार्च 2012 को स्थान पर हैं। यदि ये परिसंपत्तियां यहां परिकल्पित के अनुसार शुरू नहीं की जाती हैं तो आगे होने वाली एसडब्ल्यूपीएल प्रशुल्क की समीक्षा वर्ष 2010–11 और 2011–12 में उन्हें प्रोद्भूत अधिशेष को विधिवत् समायोजित करते हुए की जाएगी।

- (xxv). (क). हालांकि मूल और संशोधित प्रस्ताव में, एसडब्ल्यूपीएल ने बर्थ सं. 6क में मौजूदा दो स्लैब बर्थ किराये को एकल स्लैब में युक्तिसंगत किए जाने का प्रस्ताव किया था, हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्नों पर जवाब भेजते समय यह मौजूदा स्लैब ढांचे को जारी रखने के लिए सहमत है। अतः मौजूदा स्लैब ढांचा इस शर्त के अधीन जारी है कि इस प्राधिकरण द्वारा लिए गए निर्णय के अनुसार मौजूदा बर्थ किराये में 9.5 प्रतिशत की कटौती की जाए।
- (ख). रियायती प्रशुल्क निर्धारित करते समय, एसडब्ल्यूपीएल ने डॉलर मूल्यवर्गित दर को रूपए में विनिमय के परिवर्तन के प्रयोजन के लिए ₹ 46.25 की विनिमय दर पर विचार किया है। एसडब्ल्यूपीएल के दरमान के पिछले सामान्य संशोधन के समय सुविचारित विनिमय दर इस मामले के समाहार के समय ₹ 1 अ०डा० = ₹ 0 45.05 के विपरीत ₹ 1 अ०डा० = ₹ 0 44.62 थी। प्रशुल्क दिशानिर्देश प्रशुल्क संशोधन कार्यवाही के समय तटीय पोत दरों के पुनर्विवरण की अनुमति नहीं देते हैं। प्रासंगिक दिशानिर्देशों का उद्देश्य यह सुनिश्चित करना है कि विनिमय दर में उतार-चढ़ाव के संचयित प्रभाव की वजह से बार-बार तटीय पोतों पर बोझ न पड़े। तटीय पोतों के लिए निर्धारित वर्तमान बर्थ किराया विदेशी मुद्रा विनिमय दर के बिना किसी पुनर्विवरण के 9.5 प्रतिशत तक कम किए गए हैं।
- (xxvi). विलंबित भुगतान के लिए व्याज की दंडात्मक दर 15 प्रतिशत प्रस्तावित की गई है। एसडब्ल्यूपीएल ने बताया है कि चूंकि पीएलआर आरबीआई दिशानिर्देशों पर बैंकों द्वारा की गई संकल्पना है, इसलिए दंडात्मक व्याज को पीएलआर से जोड़ना ज्यादा साध्य नहीं है। भारतीय स्टेट बैंक की प्रचलित प्रधान उधार दर (पीएलआर) 12.25 प्रतिशत है। उपयोक्ताओं द्वारा विलंबित भुगतानों और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा विलंबित वापसियों पर व्याज की दंडात्मक दर से संबंधित प्रस्तावित प्रावधान 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार भारतीय स्टेट बैंक के प्रचलित पीएलआर से 2 प्रतिशत अधिक 14.25 प्रतिशत की व्याज दर से अद्यतन किया गया है।
- (xxvii). कुछ सामान्य निवधन एवं शर्तें जैसे विदेशी/तटीय पोत निर्धारित करने के लिए मानदंड, तटीय कार्गो/कंटेनर/पोतों के लिए रियायती दर, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित प्रशुल्क एसडब्ल्यूपीएल द्वारा प्रस्तावित अधिकतम स्तर हैं, आदि जो प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार पाए गए हैं और अन्य निजी टर्मिनलों के दरमान में निर्धारण संशोधित किए गए हैं।
- (xxviii). सेवा कर, शैक्षिक अधिभार की वसूली के बारे में प्रस्तावित टिप्पणी सं. 13 अन्य पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनलों में निर्धारित नहीं किए गए हैं और इसलिए एसडब्ल्यूपीएल के मामले में शामिल नहीं किए गए हैं। तथापि, ऐसे टैक्स और अधिभार सरकारी निर्देशों के अनुसार वसूल किए जाते हैं।
- (xxix). एसडब्ल्यूपीएल ने घाटशुल्क शब्दावली की परिभाषा शामिल करने का प्रस्ताव किया है। घाटशुल्क एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सभी आयातित अथवा निर्यातित अथवा परिवहनित और प्रहसित कार्गो पर वसूली—योग्य देयताओं को कवर करने के लिए बताया गया है। सामान्यतः सभी कार्गों आयात/निर्यात अथवा परिचालक द्वारा प्रहसित पोतांतरण को घाटशुल्क अदा करना होता है जब तक कि दरमान में इससे छूट नहीं दी जाए। प्रस्तावित टिप्पणी वास्तव में 'घाटशुल्क' शब्दावली को परिभाषित नहीं करती है, इसलिए, यह जरूरी नहीं समझा गया है कि इसे दरमान में शामिल किया जाए।
- (xxx). एसडब्ल्यूपीएल ने अपने दरमान में निर्धारित पानी आपूर्ति के लिए मौजूदा प्रभार हटाने का प्रस्ताव किया है और इस सेवा के लिए प्रशुल्क की वसूली हेतु एमओपीटी के दरमान में निर्धारित दरों का संदर्भ दिया है। एसडब्ल्यूपीएल ने पुष्टि नहीं की है कि वह पोतों को पानी की आपूर्ति की सेवा ऑफर नहीं करेगा। यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि संशोधित आय अनुमान वर्ष 2009–10 में प्रतिवेदित स्तर पर पानी आपूर्ति से आय सुविचारित की गई है। ऐसी स्थिति में, इस सेवा के लिए दरमान में एक दर रखना उपयुक्त होगा ताकि प्रशुल्क व्यवस्था बनी रहे यदि सेवा ऑफर की जाती है। 9.5 प्रतिशत कटौती के बाद पानी की आपूर्ति के लिए मौजूदा दरें संशोधित दरमान में निर्धारित की गई हैं।
- (xxxi). एसडब्ल्यूपीएल ने इस आधार पर मौजूदा पृथक घाटशुल्क और ताप कोयला के लिए निर्धारित कार्गो प्रहस्तन प्रभारों को हटाने का प्रस्ताव किया है कि उसने इस कार्गो के प्रहस्तन का प्रस्ताव नहीं किया है। वास्तविक यातायात एवं अमान कोई ताप कोयला यातायात नहीं दर्शाता है। ऐसी स्थिति में, ताप कोयला के लिए पृथक प्रविष्टि हटाए जाने के लिए एसडब्ल्यूपीएल का प्रस्ताव स्वीकार किया गया है। मौजूदा विवरण ताप कोयला से इतर सभी प्रकार के कोयले मौजूदा दरमान में बनाए रखे गए हैं।

(xxxii). वर्थ सं. 5क के लिए कार्गो प्रहस्तन प्रभार के अधीन सेवाओं की सूची में जलयान से वर्थ पर कार्गो की उत्तराई, वर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक संचलन शामिल है और मौजूदा दरमान के अनुसार स्टेक यार्ड के भीतर कार्गो का संचलन और रेलवे वैगनों से कार्गो उत्तराई अथवा चढ़ाई भी शामिल हैं। एसडब्ल्यूपीएल ने बिना कोई कारण स्पष्ट किए मौजूदा टिप्पणी से स्टेक यार्ड के भीतर कार्गो के संचलन की सेवाओं और रेलवे वैगनों से कार्गो की उत्तराई अथवा चढ़ाई हटाने का प्रस्ताव किया है। चूंकि एसडब्ल्यूपीएल द्वारा उक्त सेवाओं को हटाने के लिए प्रभाव और कारण स्पष्ट नहीं किए गए हैं, इसलिए मौजूदा टिप्पणी को जारी रखने की अनुमति दी गई है।

(xxxiii). मौजूदा दरमान विनिर्दिष्ट करता है कि खोलने और बांधने की व्यवस्था उपयोक्ताओं द्वारा पोत के मास्टर की संतुष्टि से उनकी लागत पर की जाएगी। एसडब्ल्यूपीएल ने उक्त टिप्पणी को इस तरह संशोधित करने का प्रस्ताव किया है कि खोलना और बांधना उपयुक्त लेबर तथा सामग्री सहित उपयोक्ताओं द्वारा पोत के मास्टर की संतुष्टि से अपनी लागत पर व्यवस्था की जाएगी। चूंकि प्रस्तावित संशोधन केवल भ्रम को दूर करने के लिए है, मौजूदा दरमान में प्रचलित स्थिति में परिवर्तन करने का आशय नहीं है, और उपयोक्ताओं की ओर से कोई आपत्ति नहीं की गई है, मौजूदा प्रावधान में प्रस्तावित संशोधन स्वीकार किया गया है।

(xxxiv). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देशों के अनुसार, निजी प्रचालकों से अपेक्षा की जाती है कि वे टर्मिनल के बेहतर निष्पादन के लिए प्रोत्साहन और तलचिह्न स्तर से कम निष्पादन के लिए हतोत्साहन प्रस्तावित करें। पिछले प्रशुल्क संशोधन में एसडब्ल्यूपीएल द्वारा सहमति के बावजूद, एसडब्ल्यूपीएल ने वर्तमान प्रस्ताव में प्रोत्साहन/हतोत्साहन योजना का प्रस्ताव नहीं किया है। एसडब्ल्यूपीएल को दोबारा सलाह दी जाती है कि प्रशुल्क की समीक्षा के लिए अपने अगले प्रस्ताव के समय ऐसी योजना तैयार की जाए।

(xxxv). संशोधित प्रशुल्क दिशानिर्देश तीन वर्षों का प्रशुल्क वैधता चक्र निर्धारित करते हैं। चूंकि इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए सुविचारित वित्तीय स्थिति केवल 31 मार्च 2013 तक है, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल के संशोधित दरमान की वैधता 31 मार्च 2013 तक निर्धारित की गई है।

(xxxvi). चूंकि एसडब्ल्यूपीएल के मौजूदा दरमान की वैधता 30 सितम्बर 2010 तक है और संशोधित दरमान राजपत्र में इसकी अधिसूचना की तारीख के 30 दिनों बाद से प्रभावी होगा, इसलिए एसडब्ल्यूपीएल को मौजूदा दरमान 31 दिसम्बर 2010 तक जारी रखने की अनुमति दी जाती है। संशोधित दरमान 1 जनवरी 2010 से लागू किया गया है। मौजूदा प्रशुल्क व्यवस्था को 31 दिसम्बर 2010 तक स्वीकृत किए जाने का प्रभाव प्रशुल्क कटौती की मात्रा निर्धारित करते हुए सुविचारित किया गया है।

14.1. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से, और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, यह प्राधिकरण अनुलग्नक-II रूप में संलग्न एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान अनुमोदित करता है।

14.2. एसडब्ल्यूपीएल का संशोधित दरमान और शर्तें 1 जनवरी 2011 से प्रभावी होगी और 31 मार्च 2013 तक प्रभावी रहेंगी। प्रदान किया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से विस्तारित नहीं किया जाता है।

14.3. एसडब्ल्यूपीएल का प्रशुल्क परिचालक द्वारा भेजी गई सूचना पर विश्वास करते हुए और विश्लेषण में यथा स्पष्ट किए गए विभिन्न अनुमानों के आधार पर निर्धारित किया गया है। यदि इस प्राधिकरण को निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय ऐसा लगता है कि वास्तविक स्थिति सुविचारित अनुमानों से काफी भिन्न है अथवा यहां पर स्वीकृत अनुमानों से विपर्यन है तो यह अपेक्षा कर सकेगा कि एसडब्ल्यूपीएल अपने प्रशुल्क की समीक्षा के लिए प्रस्ताव दाखिल करे और संशोधित प्रशुल्क में ऐसी भिन्नताओं के लेखा पर प्रोद्भूत लाभ पूर्णतः समायोजित किया जाएगा।

14.4. इस संबंध में, एसडब्ल्यूपीएल से अनुरोध है कि वर्ष की प्रत्येक तिमाही के पूरा होने के 15 दिनों के भीतर वास्तविक प्रत्यक्ष और वित्तीय निष्पादन की एक रिपोर्ट प्रेषित की जाए। ऐसी रिपोर्ट उसी प्रारूप में दाखिल करनी होंगी जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण दाखिल किए जाते हैं। रिपोर्ट के साथ प्रभावी प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों से भिन्नता के कारण भी बताएं। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के लिए वास्तविकताओं और अनुमानों के बीच (+)/(-) 20 प्रतिशत की भिन्नता पाई जाती है तो टीएमपी संबद्ध परिचालक को अनुसूचित समीक्षा के लिए अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए कह सकता है। यदि एसडब्ल्यूपीएल टीएमपी द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समय सीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव दाखिल करने में विफल रहता है तो प्रशुल्क की समीक्षा के लिए यह प्राधिकरण अपनी ओर से कार्यवाही शुरू करेगा।

रानी जाधव, अध्यक्षा

[विज्ञापन III/4/143/10-असा.]

अनुबंधक - I (क)

## सार्वजनिक वर्ष सेवा का समैक्यता लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वार्तावेक्षक आवंटने			वर्तमान प्राप्ति पर एवं अवलम्बनीया भारा अवैत्तन अनुपान			दोषप्रभावी हारा प्रया संसाधित लम्बान व्यापक पर अनुपान		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	वार्तावेक्षक (भौतिक रूप)	4.40	4.63	4.32	4.35	4.65	5.25	4.35	4.65	5.25
	सम्पत्ति उपयोगिता	88.0%	92.6%	86.5%	87.0%	93.0%	105.0%	87.0%	93.0%	105.0%
I	कृषि विविधता आवंटन आवंटन पद्धति विविधता आवंटन	6,838	6,663	6,297	5,925	6,309	7,145	5,958	6,337	7,187
	पद्धति विविधता आवंटन प्रयोग उपयोगिता आवंटन	2,438	2,924	2,919	2,045	2,174	2,462	2,031	2,121	2,411
	Total (I to III)	9,339	9,588	9,270	7,971	8,483	9,606	7,990	8,459	9,599
II	परिवासित जनसंख्या									
	पद्धति विविधता आवंटन और विविधता विवरण	1,462	1,462	1,382	1,663	1,877	2,188	1,444	1,602	1,876
	पद्धति विविधता आवंटन विवरण	248	471	371	511	692	728	392	408	548
	पद्धति विविधता आवंटन विवरण	405	433	412	570	636	647	447	504	655
	पद्धति विविधता आवंटन प्रयोग उपयोगिता आवंटन	7	37	26	147	153	158	147	152	158
	प्रयोग उपयोगिता आवंटन प्रयोग उपयोगिता आवंटन	896	873	825	776	826	936	780	830	941
	प्रयोग उपयोगिता आवंटन प्रयोग उपयोगिता आवंटन	126	237	335	352	369	388	352	369	388
	प्रयोग उपयोगिता आवंटन प्रयोग उपयोगिता आवंटन	98	132	123	125	147	181	143	143	181
	Total (II to V)	3,382	3,665	3,498	4,282	4,726	5,252	3,729	4,033	4,773
III	व्यापक विवरण	1,448	1,621	1,548	1,535	1,888	2,250	1,583	1,588	2,261
IV	उपर्युक्त									
	पद्धति विविधता आवंटन विवरण	518	418	521	573	630	693	541	561	582
	पद्धति विविधता आवंटन विवरण	20	33	34	87	90	94	87	90	94
	पद्धति विविधता आवंटन विवरण	37	37	37	10	10	10	37	37	37
	Total (II to VI)	421	613	542	570	730	787	686	688	713
	प्रयोग विवरण	8,235	6,764	5,634	5,637	7,345	8,299	5,977	6,310	7,747
V	परिवासित अधिकारी/घाटा	4,107	3,864	3,585	4,434	4,138	4,398	2,013	2,149	1,862
VI	विवत और विविध आवंटन (एकलसंभव)									
	पद्धति विविध आवंटन									
	(ii) परिवासित अधिकारी विविध आवंटन-परिवासित घाटा की साथ विविध	0.3	0.4	0.4	0.2	0.2	0.2	0.46	0.51	0.57
	उपजाव एकलसंभव	5.12	65.83	45.84	0.2	0.2	0.2	0.5	0.5	0.6
VII	विवत और विविध व्यय (एकलसंभव)									
VIII	एकलसंभव घटाव एकलसंभव	5.1	65.9	45.8	0.2	0.2	0.2	(0.5)	(0.5)	(0.6)
IX	अधिकारी/घाटा	4,112	3,948	3,632	4,434	4,138	4,398	2,014	2,150	1,862
X	नियांत्रित कूपी पर विविधान	18,639	17,197	15,723	19,043	24,267	23,717	14,457	12,962	21,411
XI	पिंडित आदार के अनुसार वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए 15 परिवासित की दर से पूरी अधिकारी हेतु आवासोंहेतु। गोदूदा कार्यालयी में 16 परिवासित की दर से आवासोंहेतु।	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
XII	आमना जपानीतिक सेवा विविधान	2,798	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
XIII	निवाल अधिकारी / (घाटा) विवरण	1,317	1,370	1,273	(1,613)	(2,744)	(2,487)	(299)	76	(1,573)
XV	वासाविक आवंटन की समीक्षा के अधार पर 2006-07 के लिए कृषि अधिकारी व वासाविक आवंटन के आधार पर 2007-08 से 2009-10 के लिए इनके द्वारा मूल्यांकित अधिकारी का 50 प्रतिशत समायोजित करने पर विवार किया है।							7,051		
XVI	वर्ष 2006-07 और 2007-08 से 2009-10 के लिए कृषि का 50 प्रतिशत समायोजित के लिए मूल्यांकित। (सम्बलपुरीत ने वर्ष 2007-08 से 2009-10 के लिए इनके द्वारा मूल्यांकित अधिकारी का 50 प्रतिशत समायोजित करने पर विवार किया है।)				1,488			3,525.4		
XVII	सीन वर्षी में मानदूषी लाम के 50 प्रतिशत का समायोजन				248	248	248	1,175.12	1,175.12	1,175.12
XVIII	पूर्ण अधिकारी के समायोजन के बाहर निवाल अधिकारी/घाटा				(1,365)	(2,496)	(2,239)	877	1,251	(398)
XIX	निवाल अधिकारी/घाटा) विवासित आवंटन के प्रतिशत वर्ष में				-17%	-29%	-23%	11.0%	14.8%	-4.1%
XX	सीन वर्षी 2010-11 से 2012-13 तक के लिए आमना निवाल अधिकारी/घाटा						-23%		6.6%	

## कारों प्रदर्शन गतिविधि के लिए लागत विवरण

रु लाखों में

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रस्तुत पर एसडब्ल्यूएल द्वारा अनुमति	रु लाखों में				
			2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12
	कारों	4.35	4.65	5.25	4.35	4.65	5.25
I	परिवाहन आय						
	कारों प्रदर्शन आय	5,925	5,309	7,145	5,958	6,337	7,187
	आय आय	-	-	-	1.50	1.50	1.50
	प्रबल्लन आय	5,925	5,309	7,145	5959	6338	7188
II	प्रत्यक्ष परिवाहन आय						
	(I) परिचालन और प्रत्यक्ष लेवर	1,593	1,770	2,077	1,383	1,534	1,798
	(II) नरमत और अनुकूल + लेवर	361	542	578	292	308	448
	(III) उपरकर बालन लागत	670	636	647	447	504	655
	(IV) रैंयल्टी / राजस्व हिस्सेदारी	776	826	936	780	830	941
	(V) रियायत करार के अनुसार पटटा कियाये	140	147	154	140	147	154
	(VI) रोना	79	99	123	82	95	123
	(VII) अन्य आय	24	25	26	24	25	26
	कुल	3,643	4,045	4,541	3,149	3,443	4,145
III	मूल्यहास	1,164	1,468	1,829	1,162	1,167	1,840
IV	उपरियोग की आवधित हिस्सेदारी						
	(I) प्रधन और प्रशासन उपरियोग	426	469	516	402	417	433
	(II) सामान्य उपरियोग	65	67	70	65	67	70
	(III) प्रारंभिक आय और अपक्रान्त मूल्यान शहर-आक	10	10	10	37	37	37
	कुल	500	545	595	503	521	539
V	परिवाहन अधिशेष (I) – (II) – (III) - (IV)	619	250	180	1,145	1,207	663
VI	प्रतिशत जगा की जात्य वापसी	-	-	-	0.46	0.51	0.57
VII	अधिशेष/घाटा	619	250	180	1,146	1,207	664
VIII	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	10,702	16,325	16,148	6,459	5,384	14,245
IX	आरओसीई – अधिकतम स्थिकार्य (16%)	1,712	2,612	2,584	1,033	861	2,279
X	कमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1,712	2,612	2,584	1,033	861	2,279
XI	निवल अधिशेष/घाटा (X) - (XIII)	(1,094)	(2,362)	(2,404)	113	346	(1,615)
XII	हमारे द्वारा समायोजन के लिए नुदियारित 2006–07 और 2007–08 से 2009–10 में प्रोद्युक्ट अधिशेष/घाटा लाभ। एसडब्ल्यूएल ने यह 2007–08 से 2009–10 के लिए इसके द्वारा मूल्यांकित अधिशेष समायोजित करने पर विचार किया है।		628		2,636		
XIII	2010–11 से शुरू करते हुए तीन वर्षों में प्रोद्युक्ट लाभ का समायोजन।	105	105	105	879	879	879
XIV	निवल अधिशेष/घाटा पूर्ण अधिशेष के समायोजन के बाद	(989)	(2,257)	(2,299)	992	1,225	(736)
XV	निवल अधिशेष/घाटा परिवाहन आय के प्रतिशत रूप में	-16.7%	-35.8%	-32.2%	16.6%	19.3%	-10.2%
XVI	तीन वर्षों 2010–11 से 2012–13 तक के लिए अस्ति निवल अधिशेष/घाटा		-28%			7.6%	

अनुतरनक - I (ग)

प्र० तातों में

## इर्द्ध किराया गतिविधि के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वर्तमान प्रशुल्क पर एसडब्ल्यूपीएल द्वारा अनुमानित			टीएसपी द्वारा संरक्षित अनुमान		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	परिचालन आय						
	इर्द्ध किराया	2046	2174	2462	2031	2121	2411
	कुल राजस्व	2,046	2,174	2,462	2,031	2,121	2,411
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय						
	(i) परिचालन और प्रत्यक्ष लेवर	70	108	111	61	67	79
	(ii) भव्यता और अनुसार लेवर सहित	150	150	150	101	100	100
	(iii) अनुसार निकाश	147	153	158	147	152	158
	(iv) रियायत करार के अनुसार देय पट्टा किराये (जल क्षेत्र 60500 वर्ग मीटर)	211	222	233	211	222	233
	(v) बीमा	61	48	58	61	48	58
	कुल	640	681	711	580	590	628
III	मूल्यदास	421	421	421	42	421	421
IV	उपरिव्ययों का आवंटित हिस्सा						
	(i) प्रबन्ध और प्रशासन उपरिव्यय	147	162	178	139	144	149
	(ii) सामान्य उपरिव्यय	22	23	24	22	23	24
	कुल	169	185	202	161	167	173
कुल व्यय							
V	परिचालन अधिशेष / (घाटा) (I) – (II) – (III) - (IV)	816	888	1128	868	943	1188
VI	आवंटित एफएमई घटाय एफएमआई						
VII	अधिशेष / घटा (V) + (VIII)	816	888	1128	868	943	1188
VIII	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	8339	7940	7567	7998	7579	7166
IX	आरओसीई – अधिकतम स्थीकार्य (16%)	1334	1270	1211	1280	1213	1146
X	क्षमता उपयोगिता के लिए समायोजित आरओसीई	1334	1270	1211	1280	1213	1146
XI	निवल अधिशेष / (घाटा) (X) - (XIII)	(519)	(383)	(83)	(411)	(270)	42
XII	हमारे द्वारा समायोजन के लिए सुविधारित 2006–07 और 2007–08 से 2009–10 में प्रोद्युक्ट अधिशेष / घटा लाभ। एसडब्ल्यूपीएल ने यह 2007–08 से 2009–10 के लिए इसके द्वारा मूल्यांकित अधिशेष समायोजित करने पर विदार किया है।						
XIII	2010–11 से शुरू करते हुए तीन वर्षों में प्रोद्युक्ट लाभ का समायोजन।	143	143	143	296	296	296
XIV	निवल अधिशेष / (घाटा) पूर्ण अधिशेष के समायोजन के बाद	(375)	(239)	61	(115)	26	338
XV	निवल अधिशेष / (घाटा) परिचालन आय के प्रतिशत रूप में (XVI/I % में)	-18.3%	-11.0%	2.5%	-5.7%	1.2%	14.0%
XVI	तीन वर्षों 2010–11 से 2012–13 तक के लिए ओसत निवल अधिशेष / घटा			-9.0%			3.8%

**साझथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड**  
**दरमान**

**1. परिभाषाएँ:**

इस दरमान में जब तक कि संदर्भ अन्यथा अपेक्षित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होंगी:

- (i). “प्रति दिन” अर्थात् प्रति केलेंडर दिवस जब तक कि अन्य उल्लिखित न हो।
- (ii). “एसडब्ल्यूपीएल” अर्थात् साझथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड, भारत में निगमित एक कम्पनी, इसके उत्तराधिकारी और सहयोगी।
- (iii). “पत्तन” अर्थात् मुरुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) जबकि “टर्मिनल” अर्थात् साझथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), अब अथवा यहां के बाद साझथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड द्वारा परिचालित।
- (iv). “तटीय पोत” अर्थात् सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस वाला भारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से मारत में किसी पत्तन अथवा स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन अथवा स्थान के बीच व्यापार में विशेष रूप से लगाया गया पोत होगा।
- (v). “तटीय कार्गो” अर्थात् कोई कार्गो, जो पोत अन्य भारतीय पत्तन अर्थात् विलोमतः इसके मूल अथवा गंतव्य के बावजूद नौभरण के बाद एक भारतीय पत्तन में उतारा जाता है।
- (vi). “विदेशी कार्गो” अर्थात् तटीय कार्गो से इतर कोई अन्य कार्गो।
- (vii). “विदेशगामी पोत” अर्थात् तटीय पोत से इतर कोई अन्य पोत।
- (viii). “टन” अथवा “भी०८०” अर्थात् 1,000 किलोग्राम का एक मीट्रिक टन अथवा एक घन मीटर।

**2. सामान्य नियंत्रण एवं शर्तें**

- (i) पोत की स्थिति, जैसाकि सीमाशुल्क अथवा नौवहन महानिदेशक द्वारा उसके प्रमाणीकरण द्वारा वर्णित है, पोत—संबद्ध प्रभार लगाने के प्रयोजनार्थ “तटीय” अथवा “विदेशगामी श्रेणी” में वर्गीकृत करने के लिए निर्णायक कारक होगी और कार्गो की प्रकृति अथवा उसकी उत्पत्ति स्थान की इस प्रयोजनार्थ कोई संगतता नहीं होगी।
- (ii)
  - (क) सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज वाला विदेशगामी पोत सीमाशुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
  - (ख) विदेशी ध्वज वाला विदेशगामी पोत नौवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय समुद्री यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय चालन में परिवर्तित हो सकता है।
  - (ग) ऐसे परिवर्तन के मामले में, तटीय दरें पोत द्वारा तटीय सामग्रियों का लदान करने के समय से लदान करने वाले पत्तन द्वारा प्रभार्य होंगी।
  - (घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में तटीय दरें पोत द्वारा तटीय कार्गो का उत्तराई प्रचालन पूरा करने तक ही प्रभार्य होंगी और उसके तत्काल बाद विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
  - (ङ.) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय पोतों के हकदार होने हेतु किसी अन्य दस्तावेज़ की अपेक्षा नहीं होगी।
- (iii) जहां कहीं पोत संबंधित प्रभारों की दरें अमरीकी डॉलर के रूप में मूल्यवर्णित की गई हैं, वहां प्रभार भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा उसके सहायक बैंकों अथवा अन्य किसी सरकारी क्षेत्र के बैंकों द्वारा, जैसा समय—समय पर विनिर्दिष्ट किया जाए, अधिसूचित बाजार क्रय दर, पर उसके समतुल्य भारतीय रूपए में अमेरिकी मुद्रा के रूपांतरण के बाद भारतीय रूपयों में वसूल किया जाएगा। पोत के पत्तन में प्रवेश की तारीख ऐसे रूपांतरण के दिन के रूप में गिना जाएगा।
- (iv) पोत के पत्तन में तीस दिन से अधिक के लिए रुकने के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिन में एक बार विनिमय दर की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिलिंग का आधार समीक्षा के समय विद्यमान उपयुक्त विनिमय दर के संदर्भ में संभावित रूप से परिवर्तित होगा।
- (v). (क) सभी तटीय कार्गो, ताप कोयला, कच्चे तेल सहित पीओएल, लौह अयस्क और लौह गुटिकाओं से इतर, के लिए कार्गो संबंधित प्रभार सामान्य कार्गो / कटेनर संबंधित प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होंगे।

- (ख) कार्गों संबंधित प्रभारों के मामले में, घाटशुल्क सहित जलयान-घाट स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड/भंडारण यार्ड से घाट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक प्रहस्तन प्रभारों पर रियायती दरें वसूल की जानी चाहिए।
- (ग). विवेशी पत्तन से कार्गों, जो भारतीय पत्तन “ख” को अनुवर्ती पोतांतरण के लिए भारतीय पत्तन “क” पर पहुंचता है, इसके तटीय नौचालन के लिए प्रासंगिक रियायती प्रभार वसूल किए जाएंगे। अन्य शब्दों में, तटीय नौचालन के लिए अनुमत्त पोत द्वारा भारतीय पत्तनों से/को कार्गों रियायत के लिए पात्र होगा।
- (घ). तटीय कार्गों/पोतों के लिए प्रभार “भारतीय रूपए” में मूल्यवर्गित और वसूल किए जाएंगे।
- (vi). देयताओं की गणना करने के प्रयोजन के लिए, भार द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1000 किलोग्राम होगी, मात्रा माप द्वारा इकाई 1 घन मीटर होगी और बल्क में दबावों के लिए क्षमता माप द्वारा इकाई 1000 लिटर होगी।
- (vii). किसी वैयक्तिक मद की मात्रा अथवा क्षमता द्वारा सकल भार अथवा माप गणना करने में, 0.5 तक के अंश 0.5 इकाई रूप में लिए जाएंगे और 0.5 और अधिक के अंश एक इकाई माने जाएंगे सिवाय इसके कि जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट किया गया हो।
- (viii). विलंबित भुगतानों/वापसियों पर व्याज :
- (क). उपयोक्ता को इस दरमान के अधीन विलंबित भुगतानों पर दंडात्मक व्याज अदा करना होगा। इसी प्रकार, एसडब्ल्यूपीएल विलंबित वापसियों पर दंडात्मक व्याज अदा करेगा।
- (ख). दंडात्मक व्याज की दर 14.25 प्रतिशत होगी। दंडात्मक व्याज दर एसडब्ल्यूपीएल और पत्तन उपयोक्ताओं दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
- (ग). उपयोक्ताओं द्वारा भुगतान में विलंब को एसडब्ल्यूपीएल द्वारा बिल देने की तारीख के 10 दिनों बाद ही गिना जाएगा। तथापि, यह प्रावधान उन मामलों में लागू नहीं होगा, जहां भुगतान महापत्तन न्यास अधिनियम में यथानिर्दिष्ट पत्तन न्यास की संपत्तियों की सेवाएं लेने/प्रयोग करने के पूर्व किया जाता है और/अथवा जहां इस दरमान में अग्रिम रूप में प्रभारों का भुगतान एक शर्त के रूप में निर्धारित किया जाता है।
- (घ). वापसियों में विलंब सेवाओं के पूरा होने की तारीख अथवा उपयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों को प्रस्तुत करने के बाद, इनमें से जो भी बाद में हो, केवल 20 दिन गिना जाएगा।
- (ix). सभी परिणित प्रभार प्रत्येक बिल के सकल जोड़ पर अगले उच्चतर रूपए में पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (x). (क). दरमान में निर्धारित दरें अधिकतम हैं; इसी प्रकार, रियायत और छूट निम्नतम स्तर हैं। एसडब्ल्यूपीएल कम दरें वसूल कर सकता है और/अथवा आधिक रियायत और छूट दे सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो।
- (ख). एसडब्ल्यूपीएल भी दरमान में निर्धारित दरों को लागू करने पर शासित निर्धारित शर्तों को युक्तियुक्त बना सकता है, यदि वे ऐसा चाहे तो, यदि ऐसे युक्तिकरण से उपयोक्ताओं को प्रति इकाई दर में राहत दी जा सकती है और दरमान में निर्धारित इकाई दरें अधिकतम स्तर से अधिक नहीं होंगी।
- (ग). एसडब्ल्यूपीएल को ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तें के युक्तिकरण की सार्वजनिक अधिसूचना देनी होगी और ऐसी कम की गई दरों और/अथवा ऐसी दरों को लागू करने पर शासित शर्तें में बाद में किए जाने वाले किसी भी परिवर्तन की सार्वजनिक अधिसूचना देते रहनी होगी वशर्तें नई निर्धारित दरें टीएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होंगी।
- (xi). उपयोक्ताओं को एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य उपयुक्त स्तर से अधिक विलंबों के लिए प्रभार अदा करने की आवश्यकता नहीं होगी।

### भाग 1 - पोत संबंधित प्रभार

#### खंड - क - पत्तन देयताएं और खंड - ख - पाइलटेज शुल्क

ये सेवाएं मुरुगांव पत्तन न्यास द्वारा एसडब्ल्यूपीएल के बर्थ संख्या 5क और 6क में प्रवेश करने वाले पोतों को उनके अनुमोदित दरमान के अनुसार प्रदान की जाएंगी। ये प्रभार पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा मुरुगांव पत्तन न्यास को सीधे देय होंगे।

### खंड – ग – बर्थ किराया प्रभार

बर्थ संख्या 5क और 6क में बर्थ किराया प्रभार पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को निम्नलिखित दरों पर देय होंगे।

#### बर्थ सं. 5क

(बर्थ सं. 6क में एलओए 225 मीटर के दूसरे पोत के साथ 190 मी० पोत का अधिक एलओए)

क्र.सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ०डा० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	सभी पोत	0.0113	0.31

#### बर्थ सं. 6क

(अभियंत्रीकृत परिचालन प्रणाली के तहत)

क्र.सं.	पोत का प्रकार	दर प्रति जीआरटी प्रति घंटा अथवा उसका भाग	
		विदेशगामी पोत (अ०डा० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	30,000 जीआरटी तक	0.0249	0.68
2.	30,001 जीआरटी और अधिक	0.0294	0.79

#### टिप्पणियाँ:

- (1). बर्थ किराया प्रभारों में प्रदत्त सेवाओं और बर्थ में उपलब्ध करवाई गई सुविधाओं, जैसे बर्थ का अभिग्रहण, बर्थ में समयोपरि, पोत द्वारा बोर्ड पर एकत्रित कूड़े को हटाना और घाट पर आपूर्ति, बर्थों की सफाई, फायर बॉच, आदि के लिए प्रभार शामिल हैं।
- (2). उपर्युक्त प्रभार पोत के मास्टरों, स्वामियों अथवा एजेंटों और बर्थों पर अथवा सभीप पहुंचने वाले अथवा पड़े अन्य फ्लोटिंग क्रॉफ्ट के प्रति प्रभार्य होंगे।
- (3). प्रति पोत प्रभार्य बर्थ किराया प्रभार विदेशगामी पोतों के मामले में न्यूनतम अ०डा० 588.25 और तटीय पोत के मामले में रु० 15748.80 के अधीन है।
- (4). बर्थ किराये की अवधि पोत द्वारा बर्थ अभिग्रहण किए जाने के समय से गिनी जाएगी।
- (5). उस अवधि के लिए कोई बर्थ किराया प्रभार देय नहीं होंगे जब लदाई/उत्तराई परिचालन एसडब्ल्यूपीएल की तट क्रेनों/अभियांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली खराबी अथवा एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य किसी अन्य कारण की वजह से की अनुपलब्धता के कारण नहीं किए जा सकते।
- (6).
  - (i). नौचालन के लिए पोत द्वारा तैयार होने का संकेत देने के समय के 4 घंटे के पश्चात बर्थ किराया रोक दिया जाएगा।
  - (ii). बर्थ किराया के निर्धारण के लिए निर्धारित 4 घंटों की समयावधि में, पक्षीय ज्वार-भाटा स्थितियों के लिए खराब मौसम और रात्रि नौचालन के कारण जलयान की प्रतीक्षा शामिल नहीं होगी।
  - (iii). पोत का मास्टर/एजेंट नौचालन के लिए तैयार होने का संकेत केवल पक्षीय ज्वार-भाटा और मौसम परिस्थितियों के अनुसार होगा।
  - (iv). झूठे संकेत के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार के बराबर दंडात्मक बर्थ किराया होगा।

“झूठा संकेत” तब होगा जब एक जलयान तैयार होने का संकेत देता है और अनुमान के आधार पर पाइलट की मांग करता जबकि इंजन के तैयार नहीं होने के कारण बर्थ छोड़ने के लिए भी तैयार नहीं होता है अथवा कार्गो प्रवालन पूरा नहीं हुआ होता है अथवा पोत पर आरोप्य ऐसे कारणों से यह तैयार होने के संकेत देने से अलग करता है जब जलयान अपक्षीय ज्वार-भाटा, रात्रि नौचालन में कभी अथवा प्रतिकूल मौसम परिस्थितियों के कारण नौचालन में असमर्थ हो।

- (7). बर्थ संख्या 5क और 6क में स्वीकृत खाली करने का समय 3 घंटे होगा और उसके बाद सामान्य बर्थ किराया प्रभारों का पांच गुना प्रभार्य होगा, प्रति घंटा अथवा उसका भाग में कम की जा रही स्थिति, जो पोत पर लागू होगी। यह बर्थ में पोत के विराम की सम्पूर्ण अवधि के लिए लागू सामान्य बर्थ किराया प्रभारों के अलावा होगी।
- (8). इन बर्थों पर दूसरे पोत के किनारे पर खड़े किए गए पोत, बर्थ किराया प्रभार ऐसे पोतों द्वारा देय सामान्य प्रभारों का 50 प्रतिशत होगा।
- (9). लाइसेंस करार के प्रावधान वरीयता बर्थिंग और उनपर प्रभार, यदि कोई हो, शासित करेंगे। जब कभी वरीयता बर्थिंग किसी पोत को प्रदान की जाती है, तो एकल दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 75 प्रतिशत की दर से, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (10). (i). पोत को ऑस्टिंग वरीयता प्रदान करने के लिए, एकल दिन (24 घंटे) के लिए बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष शुल्क अथवा बर्थ में पोतों के वास्तविक विराम की कुल अवधि के लिए परिगणित बर्थ किराया प्रभारों के 100 प्रतिशत की दर से, जो भी ज्यादा हो, प्रभार्य होगा।
- (ii). इसके अलावा, पोतों को स्थानांतरित कर ले जाना/लाना प्रभार पोतों पर प्रभार्य होगा, जिन्हें ऑस्टिंग वरीयता प्रदान की जाती है।
- (iii). बर्थ सं. 6क में ऑस्टिंग वरीयता केवल तभी स्वीकार की जाएगी जब 25,000 मी०ट० कार्गो की उत्तराई/लदाई दर प्रति मौसम कार्य दिवस पोतों द्वारा लगाए गए प्रतिबंधों की वजह से अर्जित न की जा सके।

### खंड – घ

#### पोतों को पानी की आपूर्ति और विविध सेवाओं के लिए प्रभार

पोतों को आपूर्ति किए गए पानी के लिए प्रभार पोत के मास्टरों/स्वामियों/एजेंटों द्वारा निम्नलिखित दरों पर देय होंगे:

क्र.सं.	विवरण	दर प्रति 1000 लिटर	
		विदेशानी पोत (अ०ट० में)	तटीय पोत (रु० में)
1.	बर्थ में	3.3069	88.55

### भाग II – कार्गो संबंधित प्रभार

### खंड – क

#### बर्थ सं. 5क और 6क में घाटशुल्क प्रभार

बर्थ संख्या 5क और 6क पर प्रहसित कार्गो पर घाटशुल्क कार्गो की विनिहित मात्रा पर कार्गो के आयात अथवा निर्यातक द्वारा नीचे विनिर्दिष्ट दरों पर एसडब्ल्यूपीएल को सीधे देय होगा, जिसे सीमाशुल्क के साथ दाखिल किए गए प्रवेश के बिल में घोषित किया गया है:-

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (रु० में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (सभी प्रकार सिवाय ताप कोयला)	मी०ट०	27.15	16.29
2.	मेटलरजिकल कोक/कोक/चारकोल	मी०ट०	40.73	24.44
3.	चूनापत्थर	मी०ट०	9.05	5.43
4.	लौह अयस्क गुटिकारे	मी०ट०	27.15	27.15
5.	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी०ट०	27.15	16.29
6.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	मी०ट०	27.15	16.29

## खंड - ख

## कार्गो प्रहस्तन प्रभार

बर्थ संख्या 5क और 6क में कार्गो प्रहस्तन प्रभार नीचे विनिर्दिष्ट की गई दरों पर कार्गो के आयातक अथवा निर्यातक द्वारा एसडब्ल्यूपीएल को सीधे विनिहित कार्गो पर देय होगा:-

बर्थ सं. 5क पर

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (₹ में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	लौह अयस्क गुटिकारे	मी०ट०	126.70	126.70
2.	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी०ट०	143.90	86.34
3.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	मी०ट०	135.75	81.45

बर्थ सं. 6क पर

क्र.सं.	घटक के विवरण	इकाई	आयात/निर्यात के लिए दर (₹ में)	
			विदेशी कार्गो	तटीय कार्गो
1.	कोयला (सभी प्रकार सिवाय ताप कोयला)	मी०ट०	91.13	54.66
2.	मेटलरजिकल कोक/कोक/चारकोल	मी०ट०	129.51	77.70
3.	चूनापत्थर	मी०ट०	119.91	71.95
4.	लौह अयस्क गुटिकारे	मी०ट०	126.70	126.70
5.	धातु उत्पाद, स्टील कोइलें, स्लैब	मी०ट०	143.90	86.34
6.	ऊपर विनिर्दिष्ट नहीं किया गया कोई अन्य बल्क कार्गो	मी०ट०	135.75	81.45

## टिप्पणियां:

- (1). बर्थ संख्या 5क में, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:-
  - जलयान से बर्थ तक अथवा विलोमतः कार्गो की उत्तराई,
  - बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक अथवा विलोमतः कार्गो का संचलन,
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड के भीतर संचलन,
  - रेलवे वैगनों से अथवा विलोमतः उत्तराई।
- (2). बर्थ संख्या 6क में, कार्गो प्रहस्तन प्रभारों में निम्नलिखित सेवाएं शामिल होंगी:-
  - जलयान से बर्थ तक अथवा विलोमतः कार्गो की उत्तराई,
  - बर्थ से एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड तक अथवा विलोमतः कार्गो का संचलन,
  - एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड के भीतर संचलन,
  - रेल सुपुर्दंगी के लिए रेलवे वैगनों पर लदाई अथवा विलोमतः।
- (3). तरपाल/प्लास्टिक कवर द्वारा वैगनों को कवर करना अनुसूची में निर्धारित उपर्युक्त प्रहस्तन प्रभारों में शामिल नहीं है।
- (4). खोलना और बांधना (उपर्युक्त लेबर तथा सामग्री सहित) उपयोक्ताओं द्वारा पोत के मास्टर की संतुष्टि से उनकी लागतों पर उपयोक्ताओं द्वारा व्यवस्थित किया जाएगा।
- (5). कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का 50 प्रतिशत प्रहस्तन के लिए कार्गो के प्राप्त होने से पहले देय होगा। कार्गो प्रहस्तन प्रभारों का शेष 50 प्रतिशत कार्गो की निकासी/नौभरण से पहले देय होगा।

## खंड - ग

## भूमि किराया / भंडारण प्रभार

एसडब्ल्यूपीएल के स्टेकयार्ड में भंडारित कार्गो के लिए भंडारण प्रभार निम्नवत् होंगे:—

## I. आयात/आवक कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

(₹० प्रति भी०ट० प्रतिदिन एसडब्ल्यूपीएल में शेष कार्गो के लिए)

क्र.सं.	घटक के विवरण	निःशुल्क अवधि के बाद शेष प्रथम पांच दिनों के लिए दर	छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	कोयला (सभी प्रकार)	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	टेलरजिकल कोक/कोक (सभी प्रकार)/चार्कोल	13.58	36.20	67.88	135.75
3.	चूनापट्टर	9.05	22.63	45.25	90.50
4.	ऊपर विविदिष्ट भौंहों किया भज कोई अन्य बल्कि कार्गो	13.58	36.20	67.88	135.75

## टिप्पणियाँ:

- (1). पोत के कार्गो को पूरा उतारने के बाद अथवा जब अंतिम पैकेट उतारा जाता है, तो निःशुल्क दिवस स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद कार्गो के विराम के लिए रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार देय होंगे।
- (3). निःशुल्क दिनों के 21 दिनों के बाद, शेष कार्गो आयातक/निर्यातक की लागत पर और परिणामों पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान में स्थानान्तरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराये/भंडारण की वसूली के लिए, 'दिन' प्रातः 7:00 बजे से आगामी दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिना जाएगा।

## II. निर्यात/जावक कार्गो के लिए भूमि किराया/भंडारण प्रभार

(₹० प्रति भी०ट० प्रतिदिन एसडब्ल्यूपीएल में शेष कार्गो के लिए)

क्र.सं.	घटक के विवरण	निःशुल्क अवधि के बाद शेष प्रथम पांच दिनों के लिए दर	छठे दिन से दसवें दिन के लिए दर	ग्यारहवें दिन से बीसवें दिन के लिए दर	इक्कीसवें दिन से आगे के लिए दर
1.	लौह गुटिकारे	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	धातु उत्पाद, स्टील कोइल, स्लैब और अन्य सामान्य बल्कि कार्गो	4.53	9.05	22.63	45.25

## टिप्पणियाँ:

- (1). निर्यात कार्गो के मामले में, कार्गो/परेषण की प्रथम खेप प्राप्त होने के दिन से सात निःशुल्क दिन स्वीकृत किए जाएंगे। निःशुल्क अवधि की गणना के प्रयोजन के लिए, रविवार, सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवस और टर्मिनल के गैर-कार्यदिवस अतिरिक्त होंगे।
- (2). निर्धारित निःशुल्क दिनों के बाद भूमि किराया/भंडारण प्रभार ऊपर यथा उल्लिखित रविवारों और सीमाशुल्क अधिसूचित अवकाश दिवसों सहित सभी दिनों के लिए देय होंगे।

- (3). निःशुल्क दिनों से आगे 21वें दिन के बाद, शेष कार्गो निर्यातक की लागत पर और परिणामों पर एसडब्ल्यूपीएल क्षेत्र से बाहर किसी अन्य स्थान में स्थानांतरित कर दिया जाएगा।
- (4). भूमि किराये/भंडारण की वसूली के लिए, दिन प्रातः 7:00 बजे से आगामी दिन के प्रातः 7:00 बजे तक गिना जाएगा।
- (5). यदि सम्पूर्ण संचयित कार्गो निःशुल्क अवधि के भीतर नहीं है और शेष कार्गो अगले जलयान को अलग से चिह्नित/जोड़ा जाता है, आगे निःशुल्क अवधि इस दावे के समर्थन में दस्तावेज पेश करने की तारीख से स्वीकृत की जाएगी। अन्यथा, उपर्युक्त अनुसूची में निर्धारित दरों के अनुसार लागू उपयुक्त दर पर दंडात्मक भूमि किराया देय होगा।

#### खंड ग के लिए सामन्य टिप्पणी:

- (1). कार्गो पर भंडारण प्रभार/भूमि किराया उस अवधि के लिए प्रोद्भूत नहीं होगा जब एसडब्ल्यूपीएल कार्गो सुपुर्दर्गी/नौभरण करने की स्थिति में नहीं हो जब एसडब्ल्यूपीएल पर आरोप्य कारणों की वज़ह से उपयोक्ता द्वारा अनुरोध किया जाता है।

#### खंड - घ धूल निवारण प्रभार

प्रभावी प्रदूषण नियंत्रण के लिए धूल निवारण हेतु पानी छिड़कने के लिए धूल निवारण प्रभार निम्नलिखित दरों पर कोयला, कोक तथा चूनापत्थर पर विनिहित मात्रा पर वसूल किए जाएंगे:

कोयला, चूनापत्थर और कोक के लिए: रु 1.95 प्रति मी०ट०

यह पोत से उतराई के स्तर से तब तक प्रभार्य होगी जब तक कार्गो एसडब्ल्यूपीएल स्टेकयार्ड में भंडारण सहित रेलवे वैगनों पर नहीं लादा जाता है।

#### भाग - III अन्य सेवाएं

##### 1. आगंतुक प्रवेश पास

	वार्षिक	मासिक	दैनिक
(क). प्रति आवेदन—पत्र	रु 181.00	रु 45.25	रु 18.10
(ख). प्रति पुर्नस्थापन	रु 45.25	रु 45.25	रु 18.10

##### 2. वाहन प्रवेश पास

प्रति प्रवेश रु 67.90

टिप्पणी: वाहन प्रवेश शुल्क कार्गो की सुपुर्दर्गी/परेषण के लिए एसडब्ल्यूपीएल बर्थों में प्रवेश करने वाले/छोड़ने वाले वाहनों पर नहीं होगा।

##### 3. फोटोग्राफी

(क). फिल्म शूटिंग और फोटोग्राफी	रु 7692.50 प्रतिदिन
(ख). प्रहसित सामानों की फोटो लेना	रु 452.50 प्रतिदिन
(ग). क्रूज़ और अन्यों की फोटो लेना	रु 226.25 प्रतिदिन
(घ). विडियोग्राफी (परिचालनात्मक गतिविधियों से संबंधित)	रु 2262.50 प्रतिदिन

##### 4. क्रेन किराया प्रभार

बर्थ सं. 5क और 6क पर संस्थापित एसडब्ल्यूपीएल की क्रेनों के लिए किराया प्रभार निम्नलिखित दरों के अनुसार कार्गो प्रहस्तन से इतर प्रयोजनों के लिए उपयोग हेतु एसडब्ल्यूपीएल को सीधे देय होंगे:

(क). 110/42 मी०ट० क्षमता वाली मोबाइल हारबर क्रेनों के लिए	रु 22625.00 प्रति घंटा
(ख). अन्य क्रेनों के लिए	रु 13575.00 प्रति घंटा

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**  
**NOTIFICATION**

Mumbai, the 28th December, 2010

**No. TAMP/12/2010-SWPL.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the South West Port Limited for general revision of Scale of Rates for its multipurpose cargo berth No. 5A and 6A at the Mormugao Port Trust as in the Order appended hereto.

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/12/2010-SWPL**

**South West Port Limited**

....

**Applicant**

**ORDER**

(Passed on this 3rd day of November, 2010)

This case relates to the proposal dated 16 February 2010 filed by the South West Port Limited (SWPL) for revision of the Scale of Rates for its operations at the multipurpose cargo terminal at berth 5A and 6A in the Mormugao Port Trust (MOPT).

2. The existing Scale of Rates (SOR) of the SWPL was approved by this Authority vide Order dated 15 January 2007 and the validity of the SOR was prescribed till 31 March 2010, which was subsequently extended till 30 September 2010 vide Order dated 31 March 2010.

3. The highlights of the initial proposal are as follows:

- (i). Actual traffic reported by SWPL for the years 2007-08 and 2008-09 is at 4.40 MMT and 4.63 Million Metric Tonne (MMT) respectively and the estimate furnished for 2009-10 is 4.10 MMT. The port has cited the following reasons for reduced traffic achieved:
  - (a). Since its facilities are meant for rail loading only and the systems are tuned to evacuate at a speed of 6 rakes per day, the Terminal can easily handle 5 Million MT without any hassle.
  - (b). Due to sudden external factors and drop in iron ore exports, the numbers of incoming rakes were reduced to 2 to 3. The Railway authorities shared their inability to provide further rakes and advised SWPL to reduce its operating time by improving their efficiency. This will be further hampered once the proposed development in Berth No.7 for handling coal comes up. The cargo volume is, therefore, expected to remain same for the next financial year also.
  - (c). Due to non availability of rakes, the limited storage area was fully occupied and hence SWPL was not in a position to handle more vessels. In fact, during the Financial Year 2009-10, Eleven panamax vessels carrying about 8.45 lakh tonnes of coal were diverted to other ports because of this reason.
  - (d). SWPL will install an in-motion wagon loading system and a single rail line which can cater for loading an entire rake within two hours time. MOPT has agreed this plan in-principle and advised SWPL to provide further details for final approval.
- (ii). The traffic estimated in the current tariff revision exercise for the years 2010-11 to 2012-13 is 4.15 MMT, 4.45 MMT and 5.15 Million tonnes respectively.
- (iii). The operating income for the years 2010-11 to 2012-13 has been estimated based on the estimated traffic with reference to existing tariff as well as proposed tariff as given below:

(Rs. in lakhs)		
Year	Income with existing tariff	Income with proposed tariff
2010-11	8037.00	9224.00
2011-12	8581.00	9854.00
2012-13	9906.00	11336.00

- (iv). (a). The direct labour for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading cargo into wagons, etc., is awarded to various cargo handling contractors. Similarly, maintenance labour for upkeep, replacement of spares, lubes and oils of all machinery in the system are also outsourced. These expenses have been projected on the basis of the existing rates of the contractors and the prevailing market rates.
- (b). Repair and maintenance expenses are estimated at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets, as was approved in its initial tariff fixation.
- (c). The maintenance dredging is to be carried by MOPT. The MOPT, however, disputes this and agrees to dredge only upto 13 mtrs. in the particular approach and 13.5 mtrs. in berth pockets. Pending settlement of dispute, SWPL has made a provision for maintenance dredging at Rs.76 lakhs, Rs.80 lakhs and Rs.85 lakhs for the three years under projection for additional depth beyond the level stated by the MOPT. The estimates are for volume of 90000 cu. mtr. of dredging in front of berth nos.5A and 6A @ 5.8% over the existing rates paid by MOPT for dredging with annual escalation of 5.8% in the unit rate for the subsequent years.
- (d). Annual escalation of 5.8% is considered towards inflation for estimating the expenses.
- (e). Revenue share as an expense as per clause 2.8.1 of the revised guidelines, i.e. to the extent of rate quoted by the second highest bidder at 13.10% of the cargo handling income.
- (v). The SWPL has estimated capital addition of Rs.10.77 crores during the year 2010-11, Rs.67.85 crores in 2011-12 and Rs.12.05 crores during the year 2012-13 in Plant and Machinery, construction of rail line, sheds, etc., the break up is as furnished below:
- |         |  |   |         |
|---------|--|---|---------|
| (i).    | Construction of Rail line (1 km)   | - | 2.20    |
| (ii).   | In-motion wagon loading system & Cylos   | - | 20.50   |
| (iii).  | One Stacker cum reclaimer  | - | 15.00   |
| (iv).   | Two Mobile Unloaders<br>(to unload at 4000 tph by replacing two mobile harbour cranes) | - | 65.21   |
| (v).    | Conveyor system to link cylos, Rail line & MHS   | - | 2.90    |
| (vi).   | Two Mobile harbor cranes (book value)  | - | (16.15) |
| (vii).  | Suitable electrical and dust suppression system  | - | 0.85    |
| (viii). | Office equipments & Computers  | - | 0.15    |
|         | Total  | - | 90.66   |
- (vi). The revenue deficit position estimated by the SWPL for the years 2010-11 to 2011-12 for the estimated traffic at the existing tariff are as follows:

Year	Net Deficit after allowable Return on Investment & adjustment of past surplus	
	Rs. in lakhs	As % of operating income
2010-11 (Projections)	(1473)	(21%)
2011-12 (Projections)	(2252)	(26%)
2012-13 (Projections)	(2128)	(18%)

4. In response to our letter dated 10 March 2010, the SWPL has, vide letter dated 19 March 2010, filed the draft proposed SOR and has also furnished its Annual Report for the years 2007-08 and 2008-09. The main modification proposed in the draft proposed Scale of Rates with reference to the existing Scale of Rates are highlighted below:

- (i). Berth Hire charges:  
A summary of the existing and the proposed berth charges is tabulated below:

<b>Berth No.</b>	<b>Class of vessel</b>	<b>(Rate per GRT per hour or part thereof)</b>			
		<b>Existing charges</b>	<b>Proposed charges</b>	<b>Foreign-going vessel (in US \$)</b>	<b>Coastal vessel (in Rs.)</b>
<b>Berth No. 5A</b>	All Vessel	0.0125	0.34	0.0125	0.35
<b>Berth No. 6A</b>	1. Upto 30000 GRT	0.0275	0.75	0.0325	0.90
	2. 30001 GRT and above	0.0325	0.87		

- Status quo is proposed in the berth hire charge at berth no.5A.
- At berth no. 6A, berth hire is proposed in single slab as against the existing two slabs rates. While doing so, the existing berth hire charge for vessels above 30,000 GRT is uniformly prescribed for all sizes of vessel. The impact thereof is 18% increase for foreign-going vessels upto 30,000 GRT.

(ii). **Wharfage charges:**

No change is proposed in the wharfage charges except in the case of coal. Single wharfage charge for coal is proposed as against the existing bifurcation of coal into thermal coal and other types of coal and concessional rate proposed for coal.

(iii). **Cargo Handling charges:**

Around 25% to 32% increase is proposed in the handling charges at berth no. 5A and 6A.

(iv). **Ground rent / storage charges, dust suppression charges and other services are proposed to continue at the existing level.**

(v). **A separate charge is proposed for coke at Rs.2.75 per tonne towards dust suppression. For all other types of cargo the existing charge of Rs.2.15 per tonne is proposed to continue.**

5. In accordance with the consultation process prescribed, the proposal dated 16 February 2010 along with the proposed Scale of Rates were circulated to the MOPT and concerned users / organisation bodies seeking their comments. The MOPT and Mormugao Port Users Association have furnished their comments. The comments received from MOPT and Mormugao Port Users Association were forwarded to SWPL as feedback information. The SWPL has furnished its comments on the comments of MOPT and Mormugao Port Users Association.

6.1. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, the SWPL and MOPT were requested vide our letter dated 2 July 2010 to furnish additional information / clarifications on the SWPL proposal. The SWPL and MOPT have furnished their reply on the queries raised by us subsequent to the joint hearing which are brought out in the subsequent paragraph.

6.2. In the meanwhile, the SWPL vide letter dated 23 June 2010 has updated the cost statements with actuals for the year 2009-10 and has also revised the estimates for the subsequent three years 2010-11 to 2012-13. The main submissions made by the SWPL are given below:

(i). The traffic projections are modified at 4.35 MMT, 4.65 MMT and 5.25 MMT for the years 2010-11 to 2012-13 based on the actual traffic of 4.32 MMT reported in 2009-10 actuals with corresponding modification in the income estimation.

(ii). The estimate of operating expenses has also been modified. The main submissions made by SWPL are:

(a). Power: The unit rate for 2009-10 has been based on the current tariff of the Goa State Electricity Board. The projections for next three years have been computed applying inflation factor of 5.80% for FY 2010-11 and thereafter 3.76%. 5.80% increase in FY 2010-11 is considered in line with previous two revisions of Goa State Electricity Board.

- (b). Fuel: The price increase in POL products is expected to be announced any time. In line with this and past experience, 10.00% increase in FY 2010-11 in fuel prices has been assumed. For next two years i.e. FY 2011 and FY 2012 inflation factor of 3.76% has been assumed.
- (c). Water: The MOPT has reduced supply of water to the Terminal and as a result, half of the requirement is met through outside source, current rate for which is Rs.135/ KI (as against is Rs 9/KI for recycled water supplied by MOPT). The cost for 2010-11 has been projected on this basis and for next two years by applying inflation factor of 3.76%.
- (d). Maintenance Dredging: As per the License Agreement, the maintenance dredging is to be carried by MOPT. The MOPT, however, disputes this and agrees to dredge only upto 13 mtrs. in approach channel, turning circle and 13.5 mtrs. in berth pockets. In order to handle a fully loaded panamax vessel carrying about 70,000MT, the Terminal has to maintain a draft of 14.5 Mtrs in Channel and 15 Mtrs at Berth Pockets. Pending settlement of dispute, SWPL has made a provision for maintenance dredging at Rs.146.75 lakhs, Rs.152.69 lakhs and Rs.158.43 lakhs for next three years under projection for maintaining the required depth beyond the level stated by the MOPT. The estimates are for volume of 1.20 Lakh cu. mtr. of dredging in front of berth nos.5A and 6A @ Rs.122.63 per cu. mt. as per the demand note raised by MOPT; projections for next two years will be with annual escalation of 3.76% in the unit rate.
- (e). Revenue share at 13.1% (being the second highest bid for the Tender) of the income from cargo handling is considered as admissible expenses for tariff computation.
- (f). Lease Rentals has been projected on the basis of the provisions of the L.A. Insurance cost is estimated based on 0.5% of the gross value of assets added with assets capitalised during the year.
- (g). Overheads is projected for 2010-11 to 2012-13 applying inflation rate of 10.00% for staff cost and 3.76% for other expenses to the actual expense figures for 2009-10. This is minimum increase in port sector.
- (h). Preliminary Expenditure is considered at one tenth of preliminary expenditure every year as done in its last proposal.
- (iii). Addition to gross block in the year 2010-11 is modified from Rs.1077 lakhs estimated in the original proposal to Rs.1427 lakhs in the revised cost statements. Consequently, the total addition to the gross block estimated at Rs.94.17 crores as against Rs.90.66 crores estimated in the original proposal.
- (iv). In order to improve performance, it is planned to increase the discharge and loading rates of various commodities as indicated below:

(in tonnes/day)

Sl.	Cargo	Existing	Proposed
1.	Coal	26,100	27,500
2.	Coke	15,000	15,000
3.	Limestone	19,100	17,500
4.	Steel products	6,200	8,000

The faster discharge / loading of ships benefits the user but, reduces the income from berth hire accruing to SWPL.

- (v). The SWPL has assessed the optimal capacity of the terminal at 5 Million Tonnes Per Annum. A summary of the calculation is given below:

Sr. No.	Particulars	Name of the Berth	
(i).	Optimal Quay Capacity	5A	6A
(a).	Share of Vessel Size		

	<b>Percentage share of capacity of Panamax vessels</b>	<b>80.0%</b>	<b>80.0%</b>
	<b>Percentage share of Handy max vessel</b>	<b>20.0%</b>	<b>20.0%</b>
(b).	<b>Ship day Output (in tonnes per day)</b>		
	- Panamax vessels	25000	30000
	- Handy max vessels	15000	15000
(c).	<b>Optimal Quay Capacity cargo-wise = in MMT</b>	<b>3.83</b>	<b>6.9</b>
	<b>Total optimal Capacity (MMT)</b>	<b>10.73</b>	
(ii).	<b>Optimal Yard Capacity</b>		
(a).	<b>Area of yard made available by the Port (in square metres) (A)</b>	<b>33000</b>	
(b).	<b>Area available for stacking (%) (U)</b>	<b>80%</b>	
(c).	<b>Stacking Quantity per square metre (tons) (Q)</b>	<b>15 T/sqm</b>	
(d).	<b>Annual Turnover Ratio of the plot (T)</b>	<b>18</b>	
	<b>Total Optimal Yard Capacity (in million tonnes)</b>	<b>4.99</b>	
(iii).	<b>Optimal capacity of the Terminal - lower value of the optimal quay capacity and optimal stack yard capacity (in Million tonnes)</b>	<b>4.99</b>	

- (vi). A summary of the actual vis-à-vis the estimates furnished by the SWPL for the past period i.e. 2007-08 to 2009-10 is tabulated below:

Years	Estimated Net Surplus/ deficit as per Order of 29 December 2006	Actual Net Surplus/ deficit
2007-08	(-890)	738
2008-09	(-769)	431
2009-10	343	320
<b>Subtotal</b>	<b>(-)1316</b>	<b>1488</b>

The SWPL has cited the following main reasons for variations in the estimates vis-à-vis the actuals for the years 2007-08 to 2009-10:

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10
(i). Vessel related income	Projections made considering higher parcel size of cargo but, cargo came in vessels with lesser parcel size; resulting in more number of vessels and hence the increase in the vessel related income.	Vessels idled for longer time due to lesser availability of rail rakes hence more berth hire income earned.  Reduction in traffic in 2009-10 with reference to estimates was due to storage constraint coupled with lesser availability of Rail rakes. This has resulted in reduction in income	
(ii). Repairs and maintenance cost	Estimated was as per the Norms. In actual terms lesser repairs as the assets were	Estimated was as per the Norms. In actual terms lesser repairs as the assets were	Two Mobile harbor cranes and stackers have already completed five years of life and require regular maintenance plus frequent spare changes.
(iii). Maintenance dredging	Lesser Siltation and hence the proportionate share payable to Mormugao Port's reduced		
(iv). Equipment running cost	No reasons cited	During the year 2008-09, 4 pay loaders and wheel loaders procured hence the contract charges plus diesel consumption reduced considerably	Lesser traffic, lesser contract expenditure coupled with better planning and utilisation of labours, lead to considerable reduction in cost.

(v). Royalty/ Revenue Share:	Expenditure in direct relation with cargo handling income, when income reduces, royalty reduces
(vi). Management and general overheads	The cost was estimated with higher number of personnel but due to economic slowdown, managed with lesser numbers of personnel & better mechanisation and planning

- (vii). The SWPL has proposed to adjust 50% of the past surplus assessed for the years 2007-08 to 2009-10 i.e. Rs.1488 lakhs \*50% = Rs.744 lakhs over three years period from 20010-11 to 2012-13 over equal instalment of Rs.248 lakhs per annum.
- (viii). A summary of cost position reflected in the initial proposal and in the revised proposal is tabulated below for easy reference:

Sl. No.	Particulars	Original proposal				Revised proposal			
		2009-10 (Actuals)	2010-11	2011-12	2012-13	2009-10 (Actuals)	2010-11	2011-12	2012-13
(i).	Traffic (in Million)	4.10	4.15	4.45	5.15	4.32	4.35	4.65	5.25
(ii).	Income (Rs. in lakhs)	8,142	8,037	8,581	9,906	9,313	7,971	8,483	9,606
(iii).	Total Expenses	6,107	6,405	6,925	8,215	5,886	6,537	7,345	8,299
(iv).	Capital Employed	18,285	17,805	22,822	22,269	18,971	19,043	24,267	23,717
(v).	16% ROCE	2,743	2,849	3,652	3,563	3,035	3,047	3,883	3,795
(vi).	Net surplus/ (Deficit)	(-)708	(-)1217	(-)1996	(-)1872	392	(-)1613	(-)2745	(-)2487
(vii).	Last installment of 50% of past surplus for the last cycle 2004-05 to 2006-07 adjusted in 2009-10	(-)72	-	-	-	(-)72	-	-	-
(viii).	Past period surplus assessed for the period 2007-08 to 2009-10	1536	-	-	-	1488	-	-	-
(ix).	50% of the past surplus for the period 2007-08 to 2009-10 adjusted in 2010-11 to 2012-13	-	256	256	256	-	248	248	248
(x).	Net surplus/ (Deficit) after adjustment of past surplus (**)	(-)636	(-)1473	(-)2252	(-)2128	320	(-)1365	(-)2497	(-)2239
(xi).	Net Surplus as % of Gross revenue		(-)18%	(-)26%	(-)21%		(-)17%	(-)29%	(-)23%
(xii).	Three years Average	5%		(-)22%		5%		-23%	

(\*\*) The estimates of the SWPL in their original proposal contained arithmetical error.

- (ix). With reference to the rates proposed in the original proposed, the following modifications are made by the SWPL in the revised proposal:
- No increase was proposed in the wharfage charges in the original proposal. The SWPL has proposed 32% increase in this tariff item in the revised proposal.
  - No increase was sought in the dust suppression charges. In the revised proposal the SWPL has sought 32% hike in this item.
  - The hike proposed in the Cargo handling charges is at 32% as proposed to the original proposal.
  - In respect of berth hire charges, the position in its original proposal is maintained.

6.3. The revised proposal of SWPL was forwarded to the MOPT and the users / user associations consulted earlier for their comments, if any. We have not received any separate comments from MOPT and users / user association on the revised proposal of the SWPL except Indian National Shipowners' Association (INSA). The comments received from INSA were forwarded to SWPL as feedback information. The SWPL has not furnished any remarks on the comments of INSA.

7.1. A joint hearing in this case was held on 22 July 2010 at the MOPT premises. At the joint hearing, SWPL and MOPT have made their submissions.

7.2. As decided in the joint hearing, the SWPL and MOPT were advised to furnish the following by 2 August 2010:

- (i). Response to our queries addressed to the MOPT and the SWPL vide our letter of even number dated 2 July 2010.
- (ii). The main issue is non-achievement of Minimum Guaranteed Throughput (MGT) of 5 million tonnes per annum. While SWPL has attributed this to lack of storage area and constraints in the railway network, the MOPT is of the view that lack of facilities at the terminal to handle road bound cargo as the major impediment. The MOPT and the SWPL are therefore, advised to discuss among themselves and submit a joint note on the ways to be adopted to improve the capacity of the terminal and make the terminal available for more users.

7.3. The MOPT 'as vide its letter No.FA/COST/112/2010 dated 7 October 2010 forwarded the minutes of the joint meeting held between the Port and SWPL on 3 September 2010. The points made by the MOPT and SWPL in the minutes of the said joint meeting are mostly reiteration of the points made by them earlier. The main points made by them are, however, summarized below:

- (i). With consistent maintenance of deeper depths, the terminal operator is able to bring larger parcel sizes. This had resulted in increase in terminal capacity. It is however, noted that the throughput of 4.32 million tonnes achieved by the SWPL in the year 2009-10 is after MOPT provided deeper drafts. Therefore, the projection of 4.65 million tonnes appears to be reasonable. MOPT accepts the throughput projected by SWPL for purposes of fixation of tariff.

**(ii). Payment of CHLD levy**

Both MOPT and SWPL have reiterated their earlier stand on payment of CHLD levy. MOPT has requested TAMP to permit continuation of the payment of CHLD levy by SWPL to MOPT, as it is on a mutually agreed basis. Since both parties have reached a mutual understanding, they have requested to consider the same as an input cost for tariff fixation and have reiterated that if TAMP allows the actual CHLD levy payment as an input cost for fixation of tariffs, SWPL will withdraw their arbitration reference and continue to pay CHLD levy to MOPT.

**(iii). Maintenance dredging costs recovered by MOPT from SWPL**

It is confirmed that the SWPL is actually making payments to MOPT, though under protest. As long as SWPL continues to pay the maintenance dredging cost, the port has no objection if it is considered as an input cost for fixation of tariff. However, depending upon the outcome of the arbitration reference, appropriate adjustments in the recoveries of tariffs will have to be made and provided for.

**(iv). Common User Facility/ Creating/ Constructing Coal Handling Facility for Evacuation by Road**

- (a). MOPT stands by its views that the Goa State Pollution Control Board (GSPCB) cannot lay down the parameters for the operations of the terminal at Berths 5/6, nor can they place any restrictions or prohibitions on handling road borne cargo. In MOPT's understanding, the terminal operator was required to construct a common user facility, including a facility for evacuation by road.
- (b). SWPL has reiterated that the License Agreement envisages transporting cargo by 'Rail mode' only and 'Road mode' has not been specified.
- (c). Consequent upon directives of the High Court of Bombay at Goa, the then Hon'ble Secretary (Shipping) has observed that SWPL may require more land of approximately 10,000 sq.mtrs. area, for providing pollution free

and an efficient facility for evacuation of cargo by road. SWPL has pointed that unless the said area of 10,000 sq.mtrs. is made available, it will be difficult to create a facility for handling cargo by road.

(d). SWPL has also pointed out that the present road network and connectivity to/ fro MOPT is not suitable for evacuation of any significant quantity of cargo by road. After discussions, the MOPT and SWPL are of the view that the matter needs to be further examined with a view to ascertain whether the road handling facility can be created/ constructed. It was also noted that the road connectivity to MOPT is likely to improve significantly in future, with the completion of the balance 5.2 kms. 4-lane port connectivity road NH-17B upto Sada Junction. However, the time frame was uncertain as the State Government of Goa is vehemently opposing the completion of the road.

**7.4.** Earlier, the MOPT vide its letter dated 20 July 2010 and SWPL vide its letter dated 29 July 2010 maintained the following position in respect of payment of CHLD levy by SWPL to MOPT:

Sl. No.	Comments of MOPT	Reply furnished by SWPL
(a).	The SWPL is not allowed to handle geared vessels as per the license agreement. In view of this the MOPT had objected to such handling by SWPL. However, the SWPL was later permitted to handle geared vessels for export of steel coils subject to payment of CHLD levy towards loss of employment to the CHLD workers on account of such handling. As this activity resulted in loss of revenue to the port, the MOPT believes that the SWPL should compensate the CHLD levy to it. On this issue the SWPL went into arbitration and is paying the levy under protest. However, the SWPL has stated that if TAMP allows this levy as an input cost, it will withdraw their arbitration. As the levy is actually being paid by the SWPL, the MOPT does not have any objection if the CHLD levy is considered as an input cost while revising its tariff for this commodity.	<p>(i). Clause no. 6.1.6 of the Licence Agreement pertaining to 'Right to Allow the Use of Ship's Gears states thus:-</p> <p>(Quote) The Licensee shall have the right to allow the use of ship's gears as and when felt necessary (Unquote).</p> <p>This stipulation in the Licence Agreement clearly gives the absolute, unfettered and unhindered right to SWPL to allow the use of Ship's Gears, as and when it feels necessary.</p> <p>(ii). Clause no. 6.1.1(g) of the Licence agreement pertaining to 'Obligations of the Licensee-Principal Obligations of the Licensee' states thus:-</p> <p>(Quote) Subject to the provisions of this Agreement, generally perform and undertake, within the Licensed Premises, all services which the Licensor is required to perform and undertake under the provisions of Section 42 of the Major Port Trust Act, 1963 (Unquote).</p> <p>(iii). Clause no. 6.1.1(g) read, with sub-sections 3 and 3A of section 42 of Major Port Trusts Act, 1963, makes it absolutely clear that the Board has authorized SWPL to perform any of the services mentioned in sub section 1. It is to be noted the Licence Agreement has been approved by the Central Government and thus SWPL is empowered to carry out the services of the Board.</p> <p>(iv). Clause no. 9.3 of the Licence agreement pertaining to 'Non-Interference states thus:-</p> <p>(Quote) Subject to the provisions of this Agreement, the Licensor shall not interfere or cause any hindrance in the design, construction, operation, maintenance and repair of the Terminal save as may be necessary to protect public health and safety or for the discharge of its statutory duties. At the request of the Licensee, the</p>

	<p>Licensor shall use its best efforts to alleviate any interference by third parties in the Terminal (Unquote).</p> <p>(v). Clause no. 9.6 of the Licence Agreement pertaining to 'No Hindrance' states thus:-</p> <p>(Quote) The Licensor shall ensure that construction/development and operation of the Port will not adversely affect or cause hindrance to the construction/development and operation of the Terminal (Unquote). These two clauses, viz. 9.3 and 9.6 do not permit MOPT to interfere or cause hindrance in the operation of the Terminal. MOPT, on the unfounded grounds that SWPL cannot use the Ship's Gears and if it is done SWPL should pay to MOP the CHLD levy or employ CHLD Labour, has forced SWPL to pay to MOPT the CHLD Levy, under protest, whenever Ship's Gears have been used for handling the steel cargo. This action of MOPT was not in consonance with the provisions of clauses 9.3 and 9.6 of the Licence Agreement.</p> <p>(vi). SWPL also informed MOPT that SWPL is the Terminal Operator and hence is not required to engage the Stevedore or CHLD labour to handle the cargo.</p> <p>(vii). As all the pleadings of SWPL were rejected by MOPT, SWPL had no other alternative, but to raise a dispute and refer the matter for Arbitration under the relevant clause no. 14 of the Licence Agreement.</p> <p>(viii). During the process of Arbitration (which is in progress), MOPT also attempted to make the Unions a party in the Arbitration proceedings. This proposition of MOPT was rejected by the Learned Arbitrator.</p> <p>(ix). SWPL has paid so far an amount of over Rs.59.00 lakhs to MOPT towards CHLD Levy under protest.</p> <p>(x). SWPL hence requests TAMP to include CHLD levy as input cost while revising the tariff when Ship's Gears are used.</p> <p>(xi). SWPL has also to state that MOPT had earlier taken the stand that in view of the provisions of the Licence Agreement, SWPL is required neither to engage CHLD labour nor pay CHLD levy. This stand was subsequently reversed, for reasons unknown.</p>
--	--

8.1. Both the SWPL and the MOPT have furnished their response to the queries raised by us vide letters dated 2 July 2010. The SWPL has furnished its response vide letter dated 20 August 2010 and subsequent letter dated 31 August 2010.

8.2. A summary of the queries raised by us to SWPL and the corresponding replies furnished by the SWPL is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by SWPL
A.	<b>FINANCIAL / COST STATEMENTS</b>	
(1).	Since the year 2009-10 has already drawn to a close, the estimates for the year 2009-10 may be updated with actuals duly tallying with the figures reported in the Annual Accounts as certified by its Chartered Accountant. A copy of the Audited Annual Accounts for the year 2009-10 may also be forwarded. Also, furnish actuals for the first three months of the financial year 2010-11 i.e. from April 2010 to June 2010 duly certified by the Chartered Accountant and estimates for the balance nine months July 2010 to March 2011 and update the cost statement accordingly. The estimates for the subsequent years may also be reviewed and modified, if necessary, with reference to the actuals (to be furnished).	The figures in the Revised Proposal have been updated with the actual figures as reported in the audited Annual Accounts of 2009-10.  Copy of the Audited Annual Accounts for the year 2009-10 is furnished.
(2).	The total income, sum of operating costs, depreciation, overheads considered in the cost statement do not match with the figures reported in the Annual Accounts for the years 2007-08 and 2008-09. Please furnish a statement reconciling the profit before taxation reported in the financial statement of the SWPL for the years 2007-08, 2008-09 and also for the year 2009-10 with the net surplus before interest and tax considered in the updated cost statement filed by SWPL.	Reconciliation statement is furnished.
(3).	<p>Traffic:</p> <p>(i). The actual traffic for the years 2007-08 and 2008-09 is reported at 4.40 million tonnes and 4.63 million tonnes which show around 5% growth in the traffic is achieved in the year 2008-09 even during the period of global recession. In this context, justify the reasons for scaling down the traffic to 4.15 million tonnes in 2010-11 (i.e. 10% reduction) and 4.45 million tonnes in 2011-12 (i.e. 3.9% reduction) with reference to the traffic reported in the year 2008-09. The traffic is generally expected to grow in line with the growth expected in the respective industry. The land lord port, Mormugao Port Trust (MOPT) vide letter No.FA/Cost/112/2010/92 dated 29 March 2010 (forwarded to SWPL vide our letter dated 5 April 2010) has commented that the traffic projected by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 is on the lower side. The MOPT has stated that the requirement of Jindal Steel Limited who is the only major user of Berth No. 5 and 6 operated by the SWPL, is expected to double soon.</p> <p>In the light of the above points, the SWPL is advised to review and modify the traffic projections for the years 2010-11 to 2012-13.</p> <p>(ii). Indicate the additional traffic expected to be handled for each of the years with the proposed improvement in the rail infrastructure by investing on the in-motion wagon loading system and a single rail. Also, show whether the same has been recognised in the traffic projections.</p>	<p>The actual traffic in 2009-10 was 4.32 MMT as against 4.63 MMT in 2008-09 which is a 7% reduction. This reduction in traffic was on account of non-availability of sufficient number of rakes and hence slower and lesser evacuation of cargo. The traffic projections for 2010-11 to 2012-13 have been changed in the Revised Proposal submitted on 7<sup>th</sup> July 10 and is estimated at 4.35 MMT in 2010-11, 4.65 MMT in 2011-12 &amp; 5.25 MMT in 2012-13. Though JSW Steel Ltd. is going to increase its capacity in the coming years, this in no ways is going to result in an increased cargo at SWPL terminal due to insufficient rakes being made available by Railways. JSW Steel Ltd has already entered into an agreement with Krishnapatam Port Company Ltd for 5 million tonnes p.a as rake availability is uncertain at Goa. In 2008-09, 1392 rakes and in 2009-10, 1276 rakes were available. Inspite of less rakes, storage turnaround has been more than 26 times at the terminal.</p> <p>Traffic Projections have been modified in the Revised proposal submitted on 7<sup>th</sup> July 10.</p> <p>The in-motion wagon Loading system and a single line is expected to be commissioned in the later half of 2011-12. Additional traffic of 0.33 MMT in 2011-12 &amp; 0.92 MMT in 2012-13 over the traffic handled in 2009-10 is expected with proposed improvement in the infrastructure. The same has been considered in the traffic projections.</p>

	<p>(iii). On examining the traffic details furnished in Form 2A, it is observed that the traffic projections mainly with reference to coal and coke cargo is estimated to reduce from 4.00 Million tonnes and 4.24 Million tonnes handled in years 2007-08 and 2008-09 to 3.55 Million tonnes and 3.95 million tonnes in the year 2010-11 and 2011-12. The reasons for projecting the coal and coke traffic lower than the traffic handled in the past years need to be justified particularly in the light of the observation made by the port that Jindal Steel Limited the major user is expected to double its volume.</p>	The reason for projecting lower coal and coke cargo in the period 2010-11 to 2012-13 is on account of inadequate availability of sufficient rakes as mentioned in 3(i) above. SWPL will not be able to take advantage of the increased cargo requirements of JSW Steel Ltd on account of the cargo evacuation constraints and JSW Steel Ltd has also entered into a long term agreement with KPCL.																																																																																						
	<p>(iv). The reasons for projecting the traffic of HR coil / slabs to reduce from 4 lakhs tonnes in 2010-11 to 3 lakhs tonnes in the subsequent two years may be explained.</p>	Steel exports from India will considerably reduce in the coming years and most of the sale will be domestic. Hence, HR coil/slabs projections based upon the figures provided by the user of the terminal is provided. Changes in traffic projections have been made in the revised proposal.																																																																																						
	<p>(v). The SWPL may in the light of the above observation, review the traffic projections for the years 2010-11 to 2012-13 alongwith corresponding modification in the income estimation.</p>	Traffic projections have been changed with corresponding changes in the income statements, in the revised proposal already submitted earlier.																																																																																						
	<p>(vi). Justify the reasons for scaling down the number of foreign-going vessels from 86 in 2008-09 to 64 vessels in 2010-11 which in terms of percentage works out to 25% reduction.</p>	As per JSW Steel Ltd., domestic sales will be more than 80% of its output. So movement of Steel cargo will be mostly coastal. Hence, the number of foreign-going vessels is reduced.																																																																																						
	<p>(vii). Furnish the average GRT of vessels actually handled by SWPL and the number of vessels handled in the last three years i.e. 2007-08 to 2009-10 at berth no.5A and at berth no.6A in the two slabs i.e. below 30,000 GRT and above 30,000 GRT. The average GRT of the vessels, number of vessels expected to be handled in the next three years i.e. 2010-11 to 2012-13 at berth no. 5A and 6A may also be furnished.</p>	<p>The average GRT of vessels actually handled by SWPL during the last 3 years is as below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">GRT of vessels at 6A</th> </tr> <tr> <th>Year</th> <th>No. of Vsl.</th> <th>Avg. &lt; 30,000</th> <th>No. of Vsl.</th> <th>Avg. &gt; 30,000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>Nil</td> <td>Nil</td> <td>63</td> <td>41084.40</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>4</td> <td>24330.75</td> <td>65</td> <td>39146.26</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>Nil</td> <td>Nil</td> <td>66</td> <td>39099.37</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">GRT of vessels at 5A</th> </tr> <tr> <th>Year</th> <th>No. of Vsl.</th> <th>Avg. &lt; 30,000</th> <th>No. of Vsl.</th> <th>Avg. &gt; 30,000</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009-10</td> <td>27</td> <td>8,778</td> <td>Nil</td> <td>Nil</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>14</td> <td>21,803.21</td> <td>3</td> <td>31,322.33</td> </tr> <tr> <td>2007-08</td> <td>9</td> <td>17068.78</td> <td>1</td> <td>31,047.00</td> </tr> </tbody> </table> <p>The average GRT of vessels expected to be handled in the years 2010-11 to 2012-13 at berth no.5A and 6A are as below:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Year</th> <th rowspan="2">Berth No.</th> <th>Avg. &lt; 30,000</th> <th>Avg. &gt; 30,000</th> </tr> <tr> <th>No. of vessels</th> <th>No. of vessels</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>5A</td> <td>14</td> <td>Nil</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>5A</td> <td>16</td> <td>Nil</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>5A</td> <td>18</td> <td>Nil</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Year</th> <th rowspan="2">Berth No.</th> <th>Avg. &lt; 30,000</th> <th>Avg. &gt; 30,000</th> </tr> <tr> <th>No. of vessels</th> <th>No. of vessels</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010-11</td> <td>6A</td> <td>Nil</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>2011-12</td> <td>6A</td> <td>Nil</td> <td>59</td> </tr> <tr> <td>2012-13</td> <td>6A</td> <td>Nil</td> <td>67</td> </tr> </tbody> </table>	GRT of vessels at 6A					Year	No. of Vsl.	Avg. < 30,000	No. of Vsl.	Avg. > 30,000	2009-10	Nil	Nil	63	41084.40	2008-09	4	24330.75	65	39146.26	2007-08	Nil	Nil	66	39099.37	GRT of vessels at 5A					Year	No. of Vsl.	Avg. < 30,000	No. of Vsl.	Avg. > 30,000	2009-10	27	8,778	Nil	Nil	2008-09	14	21,803.21	3	31,322.33	2007-08	9	17068.78	1	31,047.00	Year	Berth No.	Avg. < 30,000	Avg. > 30,000	No. of vessels	No. of vessels	2010-11	5A	14	Nil	2011-12	5A	16	Nil	2012-13	5A	18	Nil	Year	Berth No.	Avg. < 30,000	Avg. > 30,000	No. of vessels	No. of vessels	2010-11	6A	Nil	56	2011-12	6A	Nil	59	2012-13	6A	Nil	67
GRT of vessels at 6A																																																																																								
Year	No. of Vsl.	Avg. < 30,000	No. of Vsl.	Avg. > 30,000																																																																																				
2009-10	Nil	Nil	63	41084.40																																																																																				
2008-09	4	24330.75	65	39146.26																																																																																				
2007-08	Nil	Nil	66	39099.37																																																																																				
GRT of vessels at 5A																																																																																								
Year	No. of Vsl.	Avg. < 30,000	No. of Vsl.	Avg. > 30,000																																																																																				
2009-10	27	8,778	Nil	Nil																																																																																				
2008-09	14	21,803.21	3	31,322.33																																																																																				
2007-08	9	17068.78	1	31,047.00																																																																																				
Year	Berth No.	Avg. < 30,000	Avg. > 30,000																																																																																					
		No. of vessels	No. of vessels																																																																																					
2010-11	5A	14	Nil																																																																																					
2011-12	5A	16	Nil																																																																																					
2012-13	5A	18	Nil																																																																																					
Year	Berth No.	Avg. < 30,000	Avg. > 30,000																																																																																					
		No. of vessels	No. of vessels																																																																																					
2010-11	6A	Nil	56																																																																																					
2011-12	6A	Nil	59																																																																																					
2012-13	6A	Nil	67																																																																																					

(4). <b>Capacity:</b>	<p>(i). Form 2A states that the capacity of the terminal is 5 million tonnes as per the License Agreement. Licence Agreement states 5 million tonnes is the minimum guaranteed throughput to be achieved by the licensee. In this context, it may be relevant to mention that the minimum guaranteed throughput is not the capacity of the terminal. In fact, capacity will always be more than the minimum guaranteed throughput.</p> <p>SWPL has assessed the terminal capacity at 5 million tonnes per annum based upon the optimal stack yard capacity and not the Optimal Berth Capacity. SWPL has 30,000 sq mtrs available as storage area. With a storage factor of 5 and present storage turnover ratio of 26, SWPL can achieve a throughput of about 4 million tonnes per annum. The terminal capacity is assessed at 5 MMTPA based upon the assumption of 34 turnarounds based upon improved rakes supply.</p> <p>Further, average storage turnaround for bulk cargo is about 12 times in other ports/terminals.</p>																											
<p>(ii). Though the upfront tariff guidelines of 2008 are not applicable to the existing terminals, only for the purpose of assessing the capacity, the SWPL has followed the approach prescribed in the 2008 guidelines. With reference to the estimation of capacity furnished by SWPL, the following points need to be clarified:</p> <p>(a). Para 5.3.5. of the proposal states that the optimal quay capacity of the terminal 5A is 5.62 million tonnes and 6A is 2.30 million tonnes. The calculation, however, reflects different figures. Further, the optimal quay capacity for terminal 5A based on the share of panamax and handymax vessel and the ship day output considered by SWPL comes to 5.18 million tonnes per annum as against 3.83 million tonnes per annum shown by the SWPL. The inconsistency in the capacity calculation in this regard may be removed.</p> <p>(b). The upfront tariff guidelines of 2008 prescribes the unloading rate for handling coal through panamax vessel at 35,000 tonnes per day. Whereas, the SWPL has considered the ship day output for panamax vessel at 25,000 tonnes per day and 30,000 tonnes per day for berth no.5A and 6A respectively. The reasons for considering the productivity rate lower than the available benchmark may be justified.</p> <p>(c). The average discharge rate and the average loading rate for handling each of the cargo items by panamax / handymax vessel may be furnished for the last three years. The productivity level expected to be achieved for the next three years may also be furnished taking into consideration the two new mobile unloaders proposed to be deployed by the SWPL. Please show that the estimation of berth hire income takes into consideration the average productivity expected to be achieved in the next three years.</p> <p>The productivity improvements anticipated by the SWPL specifically in view of improvement expected in the evacuation of cargo due to improvement in the rail infrastructure and replacement of handling equipment proposed may also be factored and shown separately.</p>	<p>(a). The same is a typographical error on our side and necessary corrections have been made in the Revised Proposal.</p> <p>(b). SWPL has deployed 3 mobile harbour cranes whereas the upfront tariff guidelines of 2008 are based on Ship Unloaders for unloading coal.</p> <p>(c). The average discharge rate and loading rate for last 3 years is as below:</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Average Discharge Rate in MT PWWD</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">Year</th> <th style="text-align: center;">Panamax</th> <th style="text-align: center;">Handymax</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2009-10</td> <td style="text-align: center;">28,692</td> <td style="text-align: center;">14,233</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2008-09</td> <td style="text-align: center;">28,025</td> <td style="text-align: center;">22,370</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2007-08</td> <td style="text-align: center;">28,723</td> <td style="text-align: center;">22,820</td> </tr> </tbody> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="3" style="text-align: center;">Average Load Rate in MT PWWD</th> </tr> <tr> <th style="text-align: center;">Year</th> <th style="text-align: center;">Nil</th> <th style="text-align: center;">5,947</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">2009-10</td> <td style="text-align: center;">Nil</td> <td style="text-align: center;">8,471</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">2008-09</td> <td style="text-align: center;">Nil</td> <td style="text-align: center;">7,987</td> </tr> </tbody> </table> <p>The effectiveness of mobile unloaders cannot be realized until and unless the rakes situation does not improve.</p> <p>Berth hire income has been calculated taking into consideration an average discharge of 27,500 MT PWWD for berth 6A and 8000 MT PWWD for berth</p>	Average Discharge Rate in MT PWWD			Year	Panamax	Handymax	2009-10	28,692	14,233	2008-09	28,025	22,370	2007-08	28,723	22,820	Average Load Rate in MT PWWD			Year	Nil	5,947	2009-10	Nil	8,471	2008-09	Nil	7,987
Average Discharge Rate in MT PWWD																												
Year	Panamax	Handymax																										
2009-10	28,692	14,233																										
2008-09	28,025	22,370																										
2007-08	28,723	22,820																										
Average Load Rate in MT PWWD																												
Year	Nil	5,947																										
2009-10	Nil	8,471																										
2008-09	Nil	7,987																										

		<p><b>5A.</b></p> <p>The turnaround ratio shall increase by almost 8 times and the same has been factored in the projections for the period 2010-11 to 2012-13.</p> <p>(d). The average discharge rates of cargo other than coal are lesser than that of Coal. Hence, if the discharge rate of individual cargoes is considered, the optimum capacity will reduce.</p> <p>(e). Out of the total 100,700 sq. mtrs made available as per the Licence Agreement, 11,700 sq. mtrs. has been utilised for construction of berths. About 57000 sq mtrs. of the area has been utilised for Erection of Material Handling system, Stack Reclaimer &amp; Wagon Loading Tracks, Roads, Bunds etc. Balance about 32,000 square mtrs. is available area for stacking cargo out of which only 30,000 sq mtrs. can be effectively utilised for mechanized storage wherein SWPL is storing even 14 metres high heap in fair weather.</p> <p>(f). Average daily evacuation achieved during last 3 yrs:</p> <table> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>Average daily evacuation</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007-08</td> <td>12,488 MT</td> </tr> <tr> <td>2008-09</td> <td>13,210 MT</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>11,722 MT</td> </tr> </tbody> </table> <p>After commissioning of the single line with in-motion wagon loading system, evacuation of average 16000 MT can be achieved provided 5 rakes on an average are made available by Railways.</p> <p>(g). The same is an error at our end. SWPL can stack 5 tonnes per sq. mtr. and turnover ratio of about 26 can be achieved. This can increase further provided sufficient rakes are made available by Railways.</p> <p>Details stated to have been furnished are not attached.</p> <p>(h). Realistic Yard capacity is considered as 4 MMTPA. But, in case rakes are available, the capacity can improve further as can be seen from the previous years figures given below:</p> <table> <thead> <tr> <th>Year</th> <th>No. of rakes</th> <th>Cargo handled</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008-09</td> <td>1392</td> <td>4.63 MMT</td> </tr> <tr> <td>2009-10</td> <td>1276</td> <td>4.32 MMT</td> </tr> </tbody> </table>	Year	Average daily evacuation	2007-08	12,488 MT	2008-09	13,210 MT	2009-10	11,722 MT	Year	No. of rakes	Cargo handled	2008-09	1392	4.63 MMT	2009-10	1276	4.32 MMT
Year	Average daily evacuation																		
2007-08	12,488 MT																		
2008-09	13,210 MT																		
2009-10	11,722 MT																		
Year	No. of rakes	Cargo handled																	
2008-09	1392	4.63 MMT																	
2009-10	1276	4.32 MMT																	

(5). <b>Income estimation:</b>	<p>(i). The MOPT has observed that the cargo handling income estimated by the SWPL is on the lower side which is mainly because of scaling down the traffic projections. The income estimation may be reviewed and modified in view of our observation to review the traffic estimation for the years 2010-11 to 2012-13.</p> <p>(ii). The income from berth hire is estimated to reduce from Rs.2,887 lakhs in 2008-09 to Rs.1,953 lakhs in 2010-11 (32%), Rs.2,103 lakhs in 2011-12 (27%) reduction with reference to the actual berth hire income earned in 2008-09. The reduction estimated in the berth hire income does not correspond with the variation in the cargo traffic / vessel traffic. As the berth hire is levied with reference to the GRT of the vessel, even if larger vessels are expected to call the terminal, the income may not fall significantly. The reduction estimated in the berth hire income may therefore be justified.</p> <p>(iii). The SWPL has stated that the vessel related income has been converted into rupee terms adopting the exchange rate of 1US\$ = Rs.46.25. From the revenue calculation furnished, it appears that the exchange rate considered is 1 US \$ = Rs.47.10. The SWPL may verify and if necessary modify the revenue estimation from berth hire with reference to the prevailing exchange rate.</p> <p>(iv). (a). On perusing the workings on revenue estimation, it is observed that the income from dust suppression for coke is estimated at 2.75 per tonne as against Rs.2.15 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL. Likewise, the cargo handling income for HRC / HR slabs at berth no.5A is estimated at Rs.150 per tonne as against Rs.159 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates.</p> <p>(b). In Form 5B(i) - Cost statement for cargo handling activity, the income estimation from wharfage and dust suppression is estimated to reduce at the proposed tariff though no reduction is proposed in these tariff items. Further, the revenue from cargo handling charge is estimated to increase by 27% during each year under consideration as against 32% hike proposed in the cargo handling charge.</p> <p>(c). The income estimation tariff may be corrected for the inconsistencies observed.</p> <p>(v). (a). The rates set by this Authority are ceiling levels only. SWPL may indicate the discount over the ceiling rates, if any, allowed by it during the year 2007-08, 2008-09 and 2009-10. The revenue impact of such discounts allowed may be quantified.</p> <p>(b). It may be confirmed that the actual income reported in the Annual Accounts of 2007-08, 2008-09 and 2009-10 are revenue realised at the ceiling level of tariff prescribed by the Authority.</p>	<p>As stated in 3(i) above, traffic projections are realistic. Further, with berth nos.7 &amp; 11 being developed for coal cargo, rake availability and capacity of Braganza Ghat will play a major role.</p> <p>Berth hire income is expected to reduce to Rs.2109 lakhs in 2010-11 as against Rs.2919 lakhs in 2009-10 on account of increased productivity being considered in the proposal for the period 2010-13. Though berth hire is levied with reference to GRT of vessel, but the average number of days a vessel stays on berth is also considered for calculation of berth hire charges.</p> <p>The same is an error on our part and the Average conversion rate of Re/USD may be read as Rs.46.25.</p> <p>(a). Dust suppression charges for coke are proposed at @ Rs.2.75 per tonne instead of Rs.2.15 per tonne. This is on account of higher expenses incurred on dust suppression for coke, as coke has a lesser density 0.6 compared to 0.8 of coal and occupies more space.</p> <p>(b). There is a decrease in the wharfage and dust suppression income on account of a change in the cargo mix vis-a-vis the previous years. There is an increase in steel cargo and the majority of steel cargo is coastal.</p> <p>(c). Corrections have been made wherever necessary in the revised proposal.</p> <p>(a). No discount over the ceiling levels was given by SWPL during the years 2007-08, 2008-09 &amp; 2009-10 and hence there is no impact on the revenue.</p> <p>(b). It is confirmed that the actual income reported in the Annual Accounts of 2007-08, 2008-09 &amp; 2009-10 are revenue realized at the ceiling level of tariff prescribed by the Authority.</p>
--------------------------------	---	--

(6).	<p><b>Operating cost:</b></p> <p>(i). In terms of the clause 2.5.1 of the tariff guidelines for tariff fixation, expenditure projection should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with respect to the current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities announced by the Government of India. As communicated vide our letter No.TAMP/27/2005-Misc dated 18 May 2010 to all Major Port Trusts/Private Terminals including SWPL, based on the average movement in the WPI for the year 2009-10, the escalation factor of 3.76% will be considered for expenditure projections in the tariff cases to be decided in the financial year 2010-11 is 3.76%. Hence, the annual escalation in the cost estimation may be modified at the stated level.</p> <p>(ii). (a). Justify the increase in the cost of operating and direct labour from Rs.1,492 lakhs reported in the year 2008-09 to Rs.1800 lakhs in the year 2010-11 considering the fact that number of labourers are estimated to reduced from 256 to 125 for the corresponding period.</p> <p>(b). The detail working furnished by the SWPL indicate around 33% to 37% increase in the unit rate of onboard stevedoring cost and other handling expenses at stack yard in the year 2010-11 with reference to the actual per tonne cost reported for the year 2008-09. For subsequent years, another 5% increase in the unit cost of stevedoring and handling expense is estimated. Justify the escalation estimated in the unit cost of these services which is beyond the allowable WPI of 3.76%.</p> <p>(c). The SWPL has stated that the services offered by the direct labour (for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading cargo into wagons) and maintenance labour (for upkeep of all machinery system) are outsourced to various cargo handling contractors. Please furnish copies of contract entered with the outsourcing agency/agencies to justify the estimation of direct labour and maintenance labour cost. Also, confirm whether the relevant service provider(s) were engaged following a competitive bidding and arms length relationship is maintained.</p> <p>(iii). The unit consumption of power and fuel is estimated to increase by 35% and 25% respectively in the year 2010-11 over the actual consumption reported in the year 2008-09. For the subsequent years, power and fuel consumption per tonne are almost maintained at the level of 2008-09. Explain the reasons for such wide variation in the consumption of power and fuel in the year 2010-11 alone.</p> <p>(iv).(a). The reasons for estimating 625% increase in the consumption of water (i.e. from 0.004 litre per tonne of cargo reported during the year 2008-09 to 0.01 litre per tonne of cargo for the years 2010-11 to 2012-13) may be explained.</p>	<p>The same has been explained in details in clause 3.3 &amp; 3.4 of the Revised Proposal.</p> <p>(a). The number of labourer has been maintained at 286 for the year 2010-11 in the Revised Proposal.</p> <p>(b). These rates are subject to annual revision. In the last 3 years CPI has gone up substantially and contractors are not willing to work at rates wherein they will incur losses.</p> <p>(c). All the relevant service providers have been engaged by following a competitive bidding and arms length relationship.</p> <p>The SWPL has subsequently vide letter dated 31 August 2010 furnished a copy of operation and maintenance contract awarded to JSW Infrastructure Ltd. (JSWIL) for handling coal/limestone at Rs.40 per tonne and Rs.90/- per tonne for steel with effect from 1 April 2010 to 31 March 2013. The SWPL has also forwarded quotations from other contractors which are higher than the rate quoted by the JSWIL</p> <p>Power consumption is assumed to go up on account of idling of equipment due to rakes uncertainty and also on account of machinery growing older. Once the new equipment will be commissioned in 2011-12, power and fuel consumption will come down.</p> <p>(a). Consumption of water has been revised to 0.07 K.ltr per tonne of cargo handled in the revised proposal.</p>
------	--	--

<p>(b). The average unit cost of water reported in the year 2008-09 at 44.22 per litre is estimated to increase to 100.80 per litre. The estimation of water cost in the cost statement for the year 2010-11 to 2012-13 is found to be almost double when compared to the actual cost reported for the year 2008-09. The reasons for such vide variation in the unit rate of procurement of water may be justified and substantiated with documentary support.</p>	<p>(b). Average unit cost of water has been considered at Rs.50.40 per K.ltr for the period 2010-11 in the revised proposal.</p> <p>(c). The SWPL has subsequently vide its letter dated 1 September 2010 furnished copies of the water bill raised by private parties which shows the rate is around Rs.100 per tonne.</p>
<p>(v).(a). The actual repairs and maintenance cost reported in the Annual Accounts in the year 2007-08 is Rs.261.55 lakhs as against Rs.302 lakhs considered in the cost statement. Similar variation is observed in the figures considered in the cost statement for the year 2008-09 also. The reasons for this variation may be explained.</p> <p>(b). Justify the reasons for steep hike in the repairs and maintenance cost reported at Rs.413.02 lakhs in the year 2008-09 in the Annual Accounts as against actual repairs of 261.55 lakhs incurred in the immediate preceding year. Please confirm and show that one time major repairs and maintenance cost, if any, incurred during the past period of 2008-09 and 2009-10 are not considered while estimating this cost item for the years 2010-11 to 2012-13.</p>	<p>(a). This variation is on account of grouping of account heads in Annual Accounts. The overall costs remain same.</p> <p>(b). Rs.413.02 is the actual repairs and maintenance costs for the year 2008-09.</p>
<p>(c). The SWPL has stated that the repairs and maintenance cost is estimated at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets as approved in initial tariff fixation. In the absence of any actuals available during the initial tariff fixation, the said percentages were adopted. Even during the last tariff revision, the repairs and maintenance cost were considered based on the actuals reported in the immediate previous year. Repairs and maintenance cost estimated for the years 2010-11 and 2012-13 may be justified with reference to the actual repairs and maintenance cost incurred in the past two years i.e. 2008-09, 2009-10 and the actuals for the first three months of 2010-11 (i.e. April to June) excluding any one time cost, if any, captured in the actuals. The repairs and maintenance cost estimated on new additions proposed to the gross block in each of the years may be indicated. Please confirm that while estimating repairs and maintenance on new additions, it is borne in mind that the new additions to the gross block are generally covered by warranty/guarantee during the initial period.</p>	<p>(c). With the assets becoming older, it is expected that repairs and maintenance cost for both civil and mechanical assets will go up substantially. But SWPL is considering the same at 1.5% for civil assets and 3% for mechanical assets.</p> <p>With passage of time and equipment becoming older, repairs and maintenance expenses are bound to go up to sustain and maintain the productivity levels. New additions to Plant &amp; machinery are expected in the later half of 2011-12. Hence the projections of Repairs &amp; Maintenance cost are justified.</p>
<p>(d). Justify steep hike of 48% estimated in the repairs and maintenance cost in the year 2012-13 i.e. from Rs.487 lakhs in 2011-12 to Rs.722 lakhs in 2012-13. Furnish detailed calculation in support of the estimates.</p>	<p>(d). The projections are based upon the premise of repairs &amp; maintenance costs at minimum 1.5% of Civil assets gross block &amp; 3% of Mechanical block.</p>
<p>(vi). (a). During the last tariff revision, it was brought out that there is some dispute between the SWPL and the MOPT on the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT. Pending settlement of the dispute, maintenance dredging cost was admitted in the tariff fixation based on the</p>	<p>(a). Maintenance dredging cost of Rs.1.46 crores in 2010-11 is considered in the revised proposal based upon the actual bill raised by MOPT in May 10.</p>

	<p>bills raised by the MOPT on SWPL with suitable annual escalation. In this context, justify the maintenance dredging cost which is estimated to almost double from Rs.36.53 lakhs reported in the year 2008-09 to Rs.76 lakhs estimated in the year 2010-11.</p> <p>(b). The basis of adopting the unit rate of Rs.190.44 per cubic metre for the year 2010-11 and annual escalation of 5.8% in the subsequent years need to be justified with documentary proof of the relevant contract entered with the dredging company.</p> <p>(c). In case this expenditure is with reference to the bills raised / to be raised by the MOPT towards maintenance dredging, then a copy of the same may be furnished to substantiate the actuals considered for the years 2008-09 and 2009-10.</p>	<p>(b). Unit rate of maintenance dredging has been revised to Rs.122.63 per cbm for the year 2010-11 as against the rate of Rs.74 per cbm in 2009-10. This is based upon the actual bill of MOPT. Increase of 5% is considered for the years 2011-12 and 2012-13. All dredging expenses are reimbursed to MOPT based upon their bills and SWPL has not entered into any contract with any dredging company directly.</p> <p>(c). Copy of the bill raised by MOPT &amp; the receipt of payment of the dredging bill is furnished</p>
(7).	The Authority during the last tariff revision had stated that revenue share payable due to non-realisation of Minimum Guaranteed Throughput will not be recognised and hence revenue share applicable on the estimated traffic projection furnished by the SWPL was taken as a base admitted to the extent of the second lowest bid for the purpose of tariff fixation as per the 2005 tariff guidelines. The SWPL is advised to modify the estimation of revenue share considered in the cost statement for the years 2010-11 to 2012-13 in line with the decision of the Authority in the last tariff Order.	Royalty has been considered in line with the decision of the Authority.
(8).	Article 7.3.4.2 of the License Agreement entered by the SWPL with the MOPT stipulates 5% increase in the license fee every year. As against this, lease rental for the years 2009-10 and 2010-11 estimated by SWPL show around 46% to 54% increase with reference to the actual lease rental reported for the year 2008-09. The Authority has not approved any increase in the estate rentals of Mormugao Port Trust (MOPT) as the MOPT has not filed any proposal for revision of lease rental following the guidelines on Land and Water Management of Major Ports announced by the Ministry in March 2004. In this context, confirm that the estimation of lease rental for the years 2009-10 to 2012-13 is in line with the License Agreement.	<p>License fee for the year 2009-10 has been paid based upon the bill of MOPT and various correspondences wherein MOPT has confirmed that TAMP has duly approved the rate of Rs.292 per 10 sq. mtrs. The same has been considered for estimation of lease rentals for the year 2010-11 to 2012-13.</p> <p>This has also been confirmed by MOPT vide their letter dated 02.08.10 addressed to TAMP.</p>
(9).	<p>(i). The insurance premium reported in the Annual Accounts for the year 2008-09 is Rs.132 lakhs as against Rs.139 lakhs considered by the SWPL in the cost statement. The reasons for variation from the figures reported in the Annual Accounts may be explained.</p> <p>(ii). Furnish a copy of the relevant insurance covers taken during the years 2009-10 and 2010-11 to justify the figures considered in the cost statement.</p>	<p>The same is corrected in the revised proposal submitted.</p> <p>Copies of Insurance for the period from 1 July 2010 to 30 June 2011 is furnished which show insurance premium of Rs.1.44 crores is paid by SWPL.</p>
(10).	The increase of 21% estimated in other expense for the year 2010-11 may be justified as it is beyond the stated WPI of 3.76%. The annual	Other expenses in 2010-11 are considered almost at par with the expenses incurred during the period 2009-10.

	escalation for estimating the Management and General Overheads may also be considered at 3.76% as against 5.8% adopted by the SWPL.	Annual escalation in Management and General Overheads is based upon the annual employee cost revisions, which is much more than the WPI. Further, the expenses on all other general overheads are much more than the WPI.																																						
(11).	The proposal states that depreciation is computed as per the rates mentioned the Companies Act, 1956 and in line with the terms of License Agreement. As per clause 2.7.1. of the tariff guidelines, the depreciation has to be computed based on the straight line method with life norms adopted as per Companies Act or based on life norms prescribed in the concessional agreement whichever is higher. Please confirm whether the computation of depreciation is as per tariff guidelines.	Computation of Depreciation is as per tariff guidelines.																																						
(12).	The basis of allocation of certain common expenditure like management and general overheads, lease rentals, insurance, preliminary expenses and upfront fee written off, etc. between the cargo handling activity and vessel related activity may be explained.	Allocation of certain common expenditure has been made based upon the respective proportion of cargo handling activity and vessel related activity in the total income.																																						
(13).	As stated earlier, the SWPL is advised to update all the expenditure items with reference to the actuals for 2009-10 and suitably modify the estimates for the subsequent years applying the current Wholesale Price Index and adjusted for the traffic growth as per the tariff guidelines.	Actuals for 2009-10 have been updated in the revised proposal.																																						
(14).	The discounting factor considered by the SWPL for annualizing the credit back of the security deposit refund receivable to the SWPL at the end of the project period may be indicated. The discounting factor may be considered at the prevailing cost of debt.	Though we agree with TAMP's observation, but SWPL has considered a discounting factor of 2%.																																						
(15).	<p><b>Capital Employed:</b></p> <p>(i). Since the year 2009-10 is already over, the additions proposed to the gross block, depreciation and other related items may be modified with reference to the actuals. The addition to the gross block in the last three months (i.e. April 2010 to June 2010) may also be furnished.</p> <p>(ii). Please furnish year-wise detailed break up of the additions proposed to the gross block during the years 2010-11 to 2012-13.</p>	<p>Actual additions to the Gross Block and depreciation for the year 2009-10 have been modified wherever required in the revised Proposal. It has further furnished revised capital employed working vide letter dated 31 August 2010 stating that it is reconciled with the Annual Accounts figures.</p> <p>The following details have been furnished:</p> <table> <thead> <tr> <th colspan="2"><b>PROPOSED CAPEX</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><b>2010-11</b></td> <td>(in crores)</td> </tr> <tr> <td>Stores &amp; Substation</td> <td>Rs. 0.75</td> </tr> <tr> <td>Silo</td> <td>Rs. 7.50</td> </tr> <tr> <td>Strengthening of Western Bund</td> <td>Rs. 0.35</td> </tr> <tr> <td>Rail Line</td> <td>Rs. 0.20</td> </tr> <tr> <td>Insurance Spares for MHS</td> <td>Rs. 3.50</td> </tr> <tr> <td>Conveyor linking Silo</td> <td>Rs. 1.55</td> </tr> <tr> <td>Dust suppression system</td> <td>Rs. 0.375</td> </tr> <tr> <td>Computers</td> <td>Rs. 0.025</td> </tr> <tr> <td>Furniture &amp; fixtures</td> <td>Rs. 0.015</td> </tr> <tr> <td></td> <td><hr/></td> </tr> <tr> <td></td> <td>Rs. 14.27</td> </tr> <tr> <td><b>2011-12</b></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Rail Line</td> <td>Rs. 2.00</td> </tr> <tr> <td>Reclaimer</td> <td>Rs. 3.00</td> </tr> <tr> <td>Mobile Unloaders</td> <td>Rs. 48.00</td> </tr> <tr> <td>Conveyor linking silo</td> <td>Rs. 1.35</td> </tr> <tr> <td>Electrical items</td> <td>Rs. 0.47</td> </tr> </tbody> </table>	<b>PROPOSED CAPEX</b>		<b>2010-11</b>	(in crores)	Stores & Substation	Rs. 0.75	Silo	Rs. 7.50	Strengthening of Western Bund	Rs. 0.35	Rail Line	Rs. 0.20	Insurance Spares for MHS	Rs. 3.50	Conveyor linking Silo	Rs. 1.55	Dust suppression system	Rs. 0.375	Computers	Rs. 0.025	Furniture & fixtures	Rs. 0.015		<hr/>		Rs. 14.27	<b>2011-12</b>		Rail Line	Rs. 2.00	Reclaimer	Rs. 3.00	Mobile Unloaders	Rs. 48.00	Conveyor linking silo	Rs. 1.35	Electrical items	Rs. 0.47
<b>PROPOSED CAPEX</b>																																								
<b>2010-11</b>	(in crores)																																							
Stores & Substation	Rs. 0.75																																							
Silo	Rs. 7.50																																							
Strengthening of Western Bund	Rs. 0.35																																							
Rail Line	Rs. 0.20																																							
Insurance Spares for MHS	Rs. 3.50																																							
Conveyor linking Silo	Rs. 1.55																																							
Dust suppression system	Rs. 0.375																																							
Computers	Rs. 0.025																																							
Furniture & fixtures	Rs. 0.015																																							
	<hr/>																																							
	Rs. 14.27																																							
<b>2011-12</b>																																								
Rail Line	Rs. 2.00																																							
Reclaimer	Rs. 3.00																																							
Mobile Unloaders	Rs. 48.00																																							
Conveyor linking silo	Rs. 1.35																																							
Electrical items	Rs. 0.47																																							

		<table border="0"> <tr><td>Computers</td><td>Rs. 0.015</td></tr> <tr><td>Furniture &amp; fixtures</td><td>Rs. 0.015</td></tr> <tr><td>Silo</td><td>Rs. 13.00</td></tr> <tr><td></td><td>-----</td></tr> <tr><td></td><td>Rs.67.85</td></tr> <tr><td></td><td>-----</td></tr> <tr><td><b>2012-13</b></td><td></td></tr> <tr><td>Reclaimer</td><td>Rs. 12.00</td></tr> <tr><td>Computers</td><td>Rs. 0.025</td></tr> <tr><td>Furniture &amp; fixtures</td><td>Rs. 0.015</td></tr> <tr><td></td><td>-----</td></tr> <tr><td></td><td>Rs. 12.04</td></tr> <tr><td></td><td>-----</td></tr> </table>	Computers	Rs. 0.015	Furniture & fixtures	Rs. 0.015	Silo	Rs. 13.00		-----		Rs.67.85		-----	<b>2012-13</b>		Reclaimer	Rs. 12.00	Computers	Rs. 0.025	Furniture & fixtures	Rs. 0.015		-----		Rs. 12.04		-----
Computers	Rs. 0.015																											
Furniture & fixtures	Rs. 0.015																											
Silo	Rs. 13.00																											
	-----																											
	Rs.67.85																											
	-----																											
<b>2012-13</b>																												
Reclaimer	Rs. 12.00																											
Computers	Rs. 0.025																											
Furniture & fixtures	Rs. 0.015																											
	-----																											
	Rs. 12.04																											
	-----																											
(iii).	The additions to the gross block estimated at Rs.10.77 crores in 2010-11, Rs.67.85 crores in 2011-12 and Rs.12.01 crores in 2012-13 may be substantiated with copies of work orders issued / budgetary quotations, etc. The present status of the additions proposed to the gross block in the years 2010-11 to 2012-13 may also be furnished for each of the assets indicated in para 2.3. of the proposal.	SWPL is in the process of signing a MOU with MOPT wherein permission for installation of in-motion wagon loading will be given by MOPT. Installation of in-motion wagon loading system alongwith single line and continuous ship unloaders will be completed by later half of 2011-12.																										
(iv).	The effect of sale value receivable from sale of the two HMC asset may be recognised in the cost statement.	The sale value of two HMC is reduced from the Capital expenditures during the periods 2010-11 to 2012-13 as mentioned in clause 4 of the revised proposal.																										
(v).	It may be confirmed that the entire proposed expenditure in each of the years will be capitalised in the books of accounts of the same year and also the assets worth the equal amount will be physically available for operation in the very same year. In this regard, it may be borne in mind that capital work in progress is not counted towards capital employed for the purpose of allowing return thereon.	All assets will be capitalized once they will be available for use. This is as per the Accounting Standards.																										
(vi).	With reference to the proposed investment during the years 2010-11 to 2012-13, please quantify the effect of this investment in terms of addition to the capacity, additional traffic / business, reduction in the unit operating cost or any improvement in the operational efficiency.	The additional investment proposed during the years 2010-11 to 2012-13 will result in an increase in the number of storage space turnarounds, which is expected to improve to about 34 times from the present 26.																										
(vii).	The gross block of assets pertaining to Information Technology, Furniture and Fixtures, building, etc. which appear to be common assets for offering the services at the terminal are entirely allocated to Cargo Handling activity. The SWPL may consider to allocate the common and general assets of the terminal to both cargo handling and berth hire service on appropriate basis.	Same is allocated in the revised proposal.																										
(viii).	During the last tariff revision on being pointed out, preliminary expense was excluded from the gross block of assets and spread over the remaining period of the project; return was allowed on the unamortised portion of the preliminary expense. (Refer para 11(x) of the December 2006 tariff Order.) In the current tariff revision exercise, the SWPL has shown the preliminary expense write off separately in the cost statement. It has, however, not made corresponding adjustment in the depreciation and gross block / net block of assets. The SWPL is again requested to exclude this preliminary expense from the gross block of asset and show a separate entry in this regard. Also, reconcile the gross block, depreciation and	Depreciation may be reduced by Rs.69,000 for the period 2010-11 to 2012-13.																										

	<p>net block as per the books of accounts for the years 2007-08 and 2009-10 with the corresponding figures in the cost statement. Return may be considered on the un-ammortised preliminary expense for each of the years both for the past period (i.e. 2007-08 to 2009-10) and the future period (2010-11 to 2012-13) in line with the treatment followed in the last tariff Order.</p> <p>(ix). (a). Clause 2.9.9 of the tariff guidelines stipulates norms for estimating sundry debtors at two months' Estate income &amp; Railway Terminal charges for estimating the working capital. The estimation of Sundry debtors at two month's total revenue is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.</p> <p>The Authority based on the decision taken in the Chennai Container Terminal Limited has passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 guidelines which interalia permits outflow on certain items arising out of the contractual obligations of the LA to be taken as part of the Sundry Debtors. As per Article 7.3.4.2 of the LA, the SWPL is required to pay lease rent to the MOPT for the lands allotted to it in advance every year. Since the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted, an, the average of the pre-payment at 50% may be considered as part of Working Capital for each of the year 2010-11 to 2012-13 for computation of working capital in line with the approach followed in the CCTL Order dated 30 September 2008.</p> <p>(b). Clause 2.9.9. of the tariff guidelines prescribes norms for estimating inventory in the working capital calculation apart from norms prescribed for other items. Inventory considered at the level of closing balance of inventory reported in the Annual Accounts for the years 2008-09 and 2009-10 is not in accordance with the norms prescribed in the guidelines.</p> <p>(c). Furnish bifurcation of consumption of stores and spares reported at Rs.287.80 lakhs and Rs.460.43 lakhs in the Annual Accounts of 2007-08 and 2008-09 respectively into capital spares, other inventory, fuel and customised spares and modify the inventory allowable in the working capital following the norms prescribed in the guidelines for the past period as well as for the future period.</p> <p>(d). Loans and advance considered in the working capital calculation is not as per the norms prescribed in the guidelines. The current liability considered in Form 4B for the years 2007-08 and 2008-09 do not match with the figures reported in the Annual Accounts for the respective years. The reasons for scaling down the current liability from Rs.644 lakhs in 2008-09 to Rs.332 lakhs in 2009-10, Rs.355 lakhs in 2010-11 may be justified.</p>	
		(a). Debtors have been considered at 2 months gross income.
		(b). Has been rectified as per guidelines in revised proposal (Form 4A).
		(c). Has been shown in Form 4A in revised proposal.
		(d). Loans and Advance in Form 4B in revised proposal shown based on security deposit with Electricity Board and Port Trust only.
		Difference in working capital has been rectified in revised proposal.

(16).	The net surplus/ deficit after adjustment of past surplus calculated in Sr. No. (XVII) in Form 3A contains arithmetical error. The deficit has been increased after the adjustment of past surplus instead of the reverse effect. Similar error is observed in the cost statement for cargo handling activity and berth hire activity [(Form 5(B)(i) and 5(C)(i)]. The cost statements may be corrected.	This has been rectified in the revised proposal.
(17).	Comparison of Actual vis-à-vis the Estimates (Form 7): (i). In this form, the estimated operating income for the years 2007-08 to 2009-10 need to be adjusted for tariff increase allowed in the last tariff Order of 29 December 2006 for a like to like comparison with the actuals. (ii). Actual other income considered in the cost statement for the years 2007-08 and 2008-09 in Form 7 does not match with the other income reported in the Annual Accounts. Please furnish a reconciliation statement for the variation in the figures reported in the Annual Accounts vis-à-vis the cost statement for the years 2007-08 to 2009-10 after updating the statement with 2009-10 actuals. (iii). Estimates of equipment running cost for the years 2007-08 is not as per the estimates considered in the last tariff Order. Further, preliminary expense write off also does not match with the figures considered in the last tariff Order for all the years 2007-08 to 2009-10. These estimates may be maintained as per the last tariff Order. (iv). The computation of capital employed and the return on capital employed at actuals for the years 2007-08 to 2009-10 may be considered following the approach followed in the last tariff Order. Please furnish a detailed working in this regard.	Though SWPL agreed to submit it separately, this information is not furnished. Reconciliation Statement is furnished.
(18).	Duly filled Form 6 – Analysis of Efficiency on Productivity Improvement and Form 8 – Details of Revenue Share / Royalty may be furnished as they are not accompanied with the original proposal.	Though SWPL has stated that the requisite details will be provided, the same are not furnished.
(19).	The Mormugao Port Trust (MOPT) vide its letter No.FA/Cost/112/2010/05 dated 20 April 2010 (which was forwarded to SWPL vide our letter of even number dated 23 April 2010) stated that the SWPL has disputed on the Cargo Handling Labour Dock (CHLD) levy collected for handling of cargo using ship's gears and also that the SWPL pays the CHLD levy to the port. Clarify what is the arrangement at the SWPL for handling cargo using ship's gears. Also, clarify what is matter of dispute and how this item is considered in the cost statement for the past period 2007-08 to 2009-10 and for the future period.	This has been explained in details vide our letter dated 29.07.10.
<b>B.</b>	<b>SCALE OF RATES</b>	
(1).	Justify the proposed increase of 32% in the cargo handling charge in the light of the fact that the cost statement for the terminal as a whole reflects a deficit of 16% and the cargo handling activity reflects a deficit of 19% after the correcting the arithmetical error.	The cargo handling activity still leaves a shortfall of 2% on ROCE as can be seen in the revised proposal at the proposed hike of 32%.

(2).	During the last tariff fixation there was some issue relating to the change of the name of the company and the MOPT and the SWPL had agreed resolve this issue. In this regard, please confirm whether the issue of change of name of the licensee company is finalised and forwarded the documentary support in this regard.	This issue with MOPT is considered closed as confirmed by MOPT also vide their letter dated 02.08.10.
(3).	The definition of the term 'wharfage' proposed by the SWPL is in general manner and does not covered all the services offered for the said tariff item. The proposed definition may be modified.	The definition may be deleted in the fresh proposal.
(4).	<b>Section 2: General terms &amp; conditions</b>  (i). The penal rate of interest in note 9(b) proposed at 15% may updated at 2% above the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India (which is presently 11.75%) as per clause 2.18.2. of the tariff guidelines.	In the light of PLR concept done away by banks on RBI guidelines, linking penal interest to PLR is no more feasible. Hence, 15% may be allowed.
	(ii). The proposed note no.13 about levy of service tax, educational cess, etc. may not be necessary as such conditions are generally not prescribed in the Scale of Rates of other private terminals/ major port trusts.	May be removed from the proposal.
(5).	<p>(i). <b>Part - I – Vessel Related Charges, Section C – Berth Hire Charges</b></p> <p>(a). Though the SWPL has stated that no increase in the berth hire charge is proposed, an analysis shows that the single slab rate proposed by SWPL for berth no.6A as against the existing two tier structure will lead to a 18% increase in case of vessels upto 30,000 GRT. Please furnish the additional income likely to accrue at the proposed tariff level for vessels below 30000 GRT. Furnish a statement showing the no. of vessels, average GRT vessels handled and the income likely to be earned for the existing Slabs in respect of berth No. 6A at the existing tariff vis-à-vis the proposed single berth hire for the years 2010-11 to 2012-13.</p> <p>(b). Though the SWPL has stated that status quo is maintained in berth hire charge, the proposed Scale of Rates reveals that the rate for coastal vessel is restated adopting the exchange rate of 1US\$ = Rs.46.25 for prescribing concessional rupee denominated Berth hire for coastal vessel as against the exchange rate of 1US\$ = Rs.44.62 adopted in the last tariff revision Order. Clause 6.1.2 of the tariff guidelines, does not allow restatement of coastal vessel rates at the time of the tariff revision exercise. This approach is followed uniformly while prescribing the Scale of Rates of Major Port Trusts / Private Terminal</p>	<p>(a). Two tier structure for berth hire charges may be considered as in the last order.</p> <p>(b). Necessary changes can be made in the proposed Scale of Rates.</p>
	<p>(ii). <b>Section D - Charges for water supply</b></p> <p>(a). Explain the reasons for proposing to delete the charges for water supply prescribed in the existing Scale of Rates and giving reference to the rates prescribed in the Scale of Rates of MOPT for levy of tariff for this service.</p> <p>(b). If the water supply is arranged by the SWPL, please propose a specific rate for offering</p>	SWPL has to buy the water from outside sources. The rates for the same are fluctuating. Hence, the charges for water supply have been deleted.

	this service and justify with reference to the cost of service provided instead of giving cross-reference to the MOPT Scale of Rates. In case the MOPT is providing this service, it may be sufficient to mention that the MOPT will be offering this service and will recover the tariff accordingly.	
(6).	<p><b>Part- II – Cargo Related Charges</b></p> <p>(i). As per Order Number TAMP/4/2004-Genl dated 7 January 2005 and subsequent amendment dated 15 January 2005, concessional rate are to be prescribed for coastal cargo for ship to shore and shore to yard movement and wharfage <u>except for thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets</u> not exceeding 60% of the rate applicable for normal cargo.</p> <p>The SWPL in the proposed Scale of Rates has proposed a single wharfage entry for coal of all types without maintaining any distinction in rates for thermal coal and other coal. Since thermal coal is not eligible for concessional tariff for coastal cargo, wharfage charge and handling charge for thermal coal and coal of all types except thermal coal may be shown separately as prevailing in the existing Scale of Rates. If no thermal coal is expected to be handled it may be stated explicitly in the Scale of Rates.</p> <p>Coastal Concession in the wharfage rate cargo handling charge also needs to be proposed for iron ore pellets.</p>	<p>It is confirmed that no coastal cargo of thermal coal will be handled.</p> <p>No coastal concession in wharfage rate for iron ore pellets is proposed.</p>
	(ii). The existing note (1) under Cargo handling Charge of the existing Scale of Rates states that the Cargo handling charge at Berth No 5A amongst others covers the movement of cargo within SWPL stack yard and unloading from railway wagons or vice versa. The reasons for deleting these two services may be explained in the light of the fact that the port has not proposed any reduction in the existing tariff in view of excluding these services from the list of services presently covered under the cargo handling charge.	The same can be retained.
(7).	<p><b>Section C – Ground rent / storage charges:</b></p> <p>The reasons for deleting the existing general note to Section C may be explained. The SWPL is advised to incorporate the following condition which has been prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL:</p> <p><i>"Storage charge / ground rent on cargo shall not accrue for the period when the SWPL is not in a position to deliver /ship the cargo when requested by the user".</i></p>	The same can be continued in our proposal.
(8).	<p><b>Section D – Dust Suppression Charge:</b></p> <p>The existing Scale of Rates of the SWPL prescribes uniform rate of Rs.2.15 per tonne charges towards dust suppression for coal, coke and limestone. As against this, dust suppression charge for coke is proposed at Rs.2.75 per tonne which means 28% increase from the existing tariff. The basis for proposing 28% increase in this tariff</p>	Coke on account of lower density of 0.6 as compared to coal, occupies more space. Hence, more expenses are incurred for dust suppression.

	item and that too only for coke may be explained with reference to increase in the cost of offering dust suppression service to coke in comparison to other dusty cargo.	
(9).	As stipulated under clause 6.8 of the tariff guidelines, benchmark levels of productivity may be indicated and incentives may be proposed for better performance of the terminal and disincentives for performance below the benchmark levels. The rationale for proposing such benchmark levels and the incentive / disincentive may also be indicated.	

9. The SWPL has subsequently vide emails dated 16 September 2010 and 17 September 2010 further clarified the following points:

- (i). The SWPL, on the point made by the MOPT about disposal of HMC has clarified that it intends to improve upon the productivity and capacity of the Terminal by improving upon the existing Cargo Handling equipments. The present discharge that can be achieved with each Mobile Harbour Crane is 600 MT per hour on an average, which will go up to 900MT per hour average by Ship Unloaders. Speedier evacuation of cargo after installation of In-Motion Wagon Loading system would need a faster discharge from the Vessels. Both the systems complement each other. Hence, SWPL intends to replace the existing Mobile Harbour cranes with Ship Unloaders, though the same are only 6 years old.
- (ii). The year-wise expenditure on account of CHLD included in the Annual Accounts for the years from 2007-08 to 2009-10 is as follows:

Year	Amount (Rs.)
2007-08	10,19,277.00
2008-09	15,08,828.00
2009-10	21,34,931.00
<b>Total</b>	<b>46,63,036.00</b>

10. A summary of the queries raised by us vide letter dated 2 July 2010 to MOPT and the reply furnished by the MOPT vide letter dated 2 August 2010 is tabulated below:

Sl. No.	Queries raised by us	Reply furnished by MOPT
(i).	<p>Traffic projected by the South West Port Limited (SWPL) for the years 2009-10, 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are 4.10 million tonnes, 4.15 million tonnes, 4.45 million tonnes and 5.15 million tonnes as against the 5.00 million tonnes projected by the MOPT in its general revision proposal for each of the corresponding years. The MOPT has while furnishing comments on the SWPL stated that the projection made by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 is on the lower side when compared to the traffic of 4.63 million tonnes handled by the SWPL in 2008-09.</p> <p>Kindly indicate the assessment of port about the traffic to be handled by SWPL in the next 3 years duly taking into consideration the upgradation proposed in the rail infrastructure and replacement of two mobile harbour cranes with two mobile unloaders with other ancillary equipment.</p>	<p>It is clarified that traffic to be handled by SWPL during the year 2009-10 to 2011-12 was incorporated in our proposal based on the information submitted by the SWPL. The traffic projection made by the SWPL for the year 2012-13 is reasonable considering the upgradation proposed in the rail infrastructure and replacement of two mobile harbour cranes. The port has already stated that the projection for the year 2010-11 to 2011-12 was on the lower side as compared to the actual traffic for the year 2008-09. However, now it is learnt that due to external factors SWPL is constrained to handle lower traffic during the subsequent years.</p>
(ii).	The SWPL has estimated the number of foreign-going vessels to scale down from 86 vessels reported in the year 2008-09 to 64 vessels in 2010-	<p>It is understood that SWPL is expected to handle more coastal vessels during the year 2010-11 to 2012-13 and accordingly number of foreign going</p>

	11 which in terms of percentage works out to 25% reduction. The number of foreign-going vessels in the subsequent two years are estimated at 67 and 78 for the subsequent two years. The income from berth hire reported at Rs.2887 lakhs in the year 2008-09 is estimated to reduce to Rs.2182 lakhs in 2009-10. Please comment on the reasonableness of number of vessels and berth hire income estimated by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13.	vessels have been estimated on the lower side. As per prevailing Scale of Rates, the coastal vessels are charged 60% of the berth hire charges applicable for foreign going vessels.
(iii).	Article 7.3.4.2 of the License Agreement entered by the SWPL with the MOPT stipulates 5% increase in the license fee every year. As against this, lease rental estimated by SWPL for the years 2009-10 and 2010-11 shows around 46% to 54% increase with reference to the actual lease rental reported for the year 2008-09. Confirm the lease rental paid by the SWPL for the year ended on 31 March 2010 is Rs.350 lakhs. Also, confirm that the estimation of lease rentals payable by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 at Rs.367 lakhs, Rs.386 lakhs and Rs.405 lakhs respectively are in line with the lease rent prescribed in the SOR of the MOPT and also in accordance with the terms of the LA.	The lease rental payable to the MOPT indicated in the proposal of SWPL is factual and in accordance with the terms of the Licence Agreement.
(iv).	The SWPL has estimated an addition of Rs.10.77 crores during the year 2010-11, Rs.67.85 crores in 2011-12 and Rs.12.05 crores during the year 2012-13 in Plant and Machinery, construction of rail line, sheds, etc. Please furnish your comments on the reasonableness of the investments proposed to be made by the SWPL. Also, indicate the additions to the capacity in view of the proposed additions to the gross block of assets.	The additions to the gross blocks of assets proposed by SWPL during the year 2010-11 to 2012-13 for an additional investment of Rs.90 crores was discussed in the joint meeting held on 22 July 2010. The SWPL has justified the proposed additions to the gross block of assets. Therefore, we have no further comments on this issue. However, we fail to understand why SWPL has proposed to discard two mobile harbour cranes at book value of Rs.16.15 crores after only six years of use. The investment be taken into consideration if the reasons are acceptable and in accordance with guidelines.
(v).	(a). Article 3.1. of the License Agreement (LA) shows that water area of 60,500 square metres and land area 40,200 square metres was allotted to SWPL for construction of the terminal. Please indicate the total area made available and developed by SWPL for stacking cargo.  (b). Please indicate the existing standard capacity of the two berths handled by the SWPL taking into consideration the investments made by operator and the equipment deployed for the operations. Also, indicate the standard capacity of the terminal for the years 2010-11 to 2012-13 taking into consideration the additional investment of Rs.90 crores proposed during the year this period and particularly with reference to the proposed upgradation in the rail infrastructure and replacement of two harbour mobile cranes with two ship unloaders.	The installed capacity of berth no.6A and 5A is 5 MMT per year. The operations of the terminal commenced from June, 2004. Despite installations of heavy modern machinery and equipments, SWPL could not achieve the traffic of 5 MMT during the last five years.  As regards standard capacity of the two berths handled by SWPL, we have no further comments as SWPL has justified their case in the joint hearing held on 22 July 2010. As per the licence agreement, a water area of 60500 sq. mtrs. and a land area of 40200 sq. mtrs. was allotted to SWPL for the construction of their terminal. It is understood from the SWPL that an area admeasuring 30000 sq. mtrs. is available to them for storage of coal/ coke. It is also understood from them that they would augment an additional capacity of 5.15 MMT per year after installation of proposed plant and machinery.
(vi).	The dredging cost debited to the SWPL, if any, in the last three years 2007-08 to 2009-10 may be indicated.  Please indicate the reasonableness of the dredging cost estimated by SWPL at Rs.190.44/ cubic metre	The dredging cost debited to SWPL for the year 2007-08 to 2009-10 was Rs.21.30 lakhs, Rs.30.62 lakhs, Rs.146.75 lakhs respectively. As regards reasonableness of dredging cost estimated by the SWPL @ Rs.190.44 cubic meter in the year 2010-

	In the year 2010-11 with annual escalation of 5.8% for the subsequent years. Since MOPT also engages dredging contractors, the dredging cost / cubic mtr. incurred by MOPT may please be furnished.	11. In this regards, it is stated that the cost on dredging is market driven and dredging contractors are not easily available as there is shortage of dredgers. However, it is noticed that the dredging cost estimated by SWPL is on higher side. The actual dredging cost to the port is Rs.110/- per cubic meter for the year 2009.
(vii).	Please confirm that the estimation of royalty payment by SWPL at Rs.12 crores for each of the year 2010-11 to 2011-12 and Rs.13.44 crores for the year 2012-13 is in accordance with the terms of the LA. If not, the detailed computation of royalty estimated to be collected from the SWPL may be furnished.	The estimation of royalty payment by SWPL to the port indicated in their proposal for the year 2010-11 to 2011-12 is based on the minimum guarantee throughput to 5 MMT to be handled every year. SWPL is expected to handle 5.15 MMT of traffic during the year 2012-13 and the estimated royalty of Rs.13.14 crores and their computation of royalty is as per the licence agreement.
(viii).	During the last tariff fixation there was some issue relating to the change of the name of the company and the MOPT and the SWPL had agreed resolve this issue. In this regard, please confirm whether the issue of change of name of the licensee company is finalised and forwarded the documentary support in this regard.	As regards change in the name of the company title, it is stated that we had objected the name of the company and suggested to delete the word "Port" or replace with a suitable word. Lot of correspondence was exchanged without any outcome. This issue may be considered as closed.
(ix).	The MOPT vide its letter No.FA/Cost/112/2010/05 dated 20 April 2010 has mentioned about some dispute with SWPL on Cargo Handling Labour Dock (CHLD) levy on cargo handled by ship's gear and that the matter is referred for arbitration. Clarify what is the arrangement at the SWPL for handling cargo using ship's gears and whether it is as per the provisions in the LA. Also, clarify what is matter of dispute and what impact it has on the tariff revision exercise of SWPL.	<p>As per the Licence Agreement with SWPL, SWPL is not allowed to handle geared vessels. This was objected by the port. Thereafter, SWPL was permitted to handle geared vessels for exporting steel coils, subject to payment of CHLD levy towards loss of employment to the CHLD workers on account of geared vessels being handled at SWPL. This activity at Berths 5A/6A also results in loss of revenue of the port, as otherwise the steel cargo would have to be handled at the General Cargo Berths 10 and 11 of MOPT. MOPT would have earned cargo handling charges at Berth nos. 10 and 11.</p> <p>Hence, the port is of the firm belief that SWPL should compensate the CHLD levy. Subsequently, SWPL went into arbitration on this issue and is paying levy under protest. However, SWPL has been repeatedly stating that if TAMP allows this an input cost, SWPL will withdraw their arbitration. Since CHLD levy is being actually paid by SWPL, port has no objection to the CHLD levy being considered as an input cost while revising tariff for this commodity.</p>

11.1. The SWPL vide our letter dated 24 September 2010 was requested to furnish further additional information on vessel traffic handled in the years 2007-08 to 2009-10, the gross value and the written down value of the two Harbour Mobile Cranes proposed to be discarded, the actual stores consumption for the last two years 2008-09 and 2009-10 and few other points.

11.2. The SWPL vide its email dated 29 September 2010 and dated 1 October 2010 has furnished further clarifications which is summarised below:

(i). The details of the vessel traffic for the years 2007-08 to 2009-10 is given below:

Particulars	No. of vessels			Average parcel size of vessel			Average GRT of vessel			Average Productivity (in tonnes)		
	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10	2007-08	2008-09	2009-10
<b>Berth 6A</b>												
(i). Coal (Panamax)	50	57	53	68200	66692	65283	39822	39177	41661	28726	27966	28843
(ii). Coal (Handymax)	0	2			41854			27011	0		30471	0

(iii). Coke	12	8	9	46410	44419	41703	37289	35869	37995	22674	19538	14233
(iv). Limestone	4	2	1	53206	59657	57811	35504	33883	38315	26168	18786	20707
<b>Berth 5A</b>												
(i). HR coils/ slabs (foreign)	10	17	8	18563	17059	16302	20730	23461	12724	7987	8329	6873
(ii). HR coils/ slabs (coastal)			19			8416			7117			5557

- (ii). Security deposit of Rs.1.54 crores with MOPT is reflected in the schedule of loans and advances as deposits.
- (iii). The mobile harbour cranes were procured during the financial year 2006-07. The value of 2 HMC in the gross block is Rs.16,29,66,332/- and Written Down Value (WDV) is Rs.11,15,83,182/- as on 31 March 2010 and the WDV as on 31-03-12 is estimated at Rs.7,78,81,744/-.
- (iv). Actual stores consumption is Rs.283.12 lakhs and Rs.309.62 lakhs the years 2008-09 and 2009-10 respectively. The stores consumption relate to revenue spare.

12. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

13. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). During the initial tariff fixation done in September 2004 as well as in the last tariff revision of the South West Port Limited in December 2006, there was an issue relating to change in the name of the Licensee - Company i.e. South West Port Limited which was to be settled between both the MOPT and the SWPL. In this proceeding, both the SWPL and the MOPT have confirmed that the issue relating to change in the name of the Company is closed.
- (ii). The proposal filed by SWPL in February 2010 was for the three year tariff cycle i.e. for 2010-11 to 2012-13 based on estimates for the year 2009-10. Subsequently based on our advice, the SWPL has furnished revised cost statements updating actuals for the year 2009-10 and revising the estimates for the years 2011-12 and 2012-13. The revised proposal filed by the SWPL dated 23 June 2010 along with submissions made by the SWPL during the processing of the case is considered in this analysis.

The classification of actual income and expenditure furnished by the SWPL in the cost statement are different from those reported in Annual Accounts. The individual cost items reflected in the cost statement could not, therefore, be verified with the figures reported in the Annual Accounts, though the overall position with reference to the Profit / Loss before tax reported in the Annual Accounts is reconciled with the net surplus / deficit estimated in the cost statement for the years 2007-08 to 2009-10. The actuals furnished by the SWPL in the cost statement are relied upon subject to the modifications, wherever necessary, as explained in the succeeding paragraphs.

- (iii). Both the MOPT and the SWPL have brought out a dispute between themselves about Cargo Handling Labour Department (CHLD) levy demanded by the port even on the cargo handled by ship's gear at the SWPL terminal. It is reported that the SWPL has made payments to MOPT on this account under protest and the matter is referred for arbitration which is still pending.

SWPL has strongly argued that the claim of MOPT in this regard is not as per the Licence Agreement. On the other hand, MOPT claims this payment towards compensation for loss of employment to its CHLD pool is a legitimate recovery. The SWPL has casually submitted that it will withdraw from arbitration if this Authority permits this payment as pass through. This position is reflected in the

joint note filed by MOPT and SWPL. Clause 2.4.2. of the tariff guidelines calls for examining the reasonableness of the cost which presupposes the legitimacy of the concerned cost item. It is necessary that the obligation of the Terminal Operator to bear certain expenditure should be established beyond doubt. In such an event only, this Authority will factor the relevant cost item, subject to its reasonableness, in the tariff computation. Interpretation of the Licence Agreement and adjudication of disputes between the Land Lord and the Licencee are not the mandate of this Authority. It is to be settled by the concerned parties in the manner provided in the Agreement between them.

The SWPL has reported that Rs.10.19 lakhs, Rs.15.09 lakhs and Rs.21.35 lakhs has been paid to the MOPT in the years 2007-08 to 2009-10 towards CHLD levy, which is included under the head cargo handling expense in the Annual Accounts which in turn captured under operating and direct labour in the cost statement. For the reasons given above, the payment made to the MOPT towards the CHLD levy is not considered in this analysis. This decision of this Authority cannot be construed as prejudging the dispute in arbitration, as the rival contentions are not analysed on merit as the matter is already under Arbitration.

In this regard, it may be relevant here to mention that the above stated position maintained in this analysis may not cause any undue hardship to SWPL. As can be seen later, the review of actual performance of SWPL in the preceding three years shows availability of additional surplus of which 50% is considered for adjustment in future tariff as per the tariff guidelines. The payments made by SWPL, if the arbitration award to be announced requires so, can easily be accommodated from balance surplus allowed to be retained. For the future period, if such payments are to be made as per the License Agreement, then the past period analysis to be made in the next review will account for them.

- (iv). (a). The existing Scale of Rates of SWPL was approved in December 2006 relying on the estimated position for the years 2007-08 to 2009-10. The cost statement for the relevant period considered in the last tariff Order reflected aggregate deficit of Rs.1014 lakhs for the three years. Tariff increase of 6% only in the then cargo handling charges was allowed to bridge the estimated deficit.
- (b). Clause 2.1.3 of the tariff guidelines mandates review of the actual physical and financial performance of the port at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff.
- (c). The general approach followed to analyse the estimated position in the last tariff Order is adopted to assess the actual net surplus / deficit for the years 2007-08 to 2009-10. The analysis for the past period furnished by SWPL is modified as explained below:
  - The income estimates for the years 2007-08 to 2009-10 considered by the SWPL are adjusted with reference to the tariff increase allowed by the said Order for a like to like comparison with the actual income from the date of implementation of the Order.
  - Interest and finance expense and interest income are not considered maintaining the position followed in the last tariff Order. Bank charges amounting to Rs.3.50 crores in 2008-09 and Rs.1.68 crores in 2009-10 under the head 'Interest and Finance Charge' are reported in the Annual Accounts. In the absence of the SWPL explaining the purpose of this expense, this item is excluded while analysing the actuals with reference to the estimates.

- The repairs and maintenance cost shown by the SWPL in the cost statement for the year 2009-10 is found to be lower than the repairs and maintenance cost reflected in the Annual Accounts. This is mainly because, the SWPL has considered part of the expense under operating and direct labour cost. The operating and direct labour cost and repairs and maintenance cost for the year 2009-10 are considered as reported in the Annual Accounts subject to exclusion of CHLD payments for reasons stated in preceding paragraphs.
  - Revenue share is considered as a cost item to the extent of the revenue share quoted by the second highest bidder i.e. 13.1% on the actual cargo handling revenue reported during the years 2007-08 to 2009-10 in line with the approach adopted in the last tariff Order which is in line with the provisions of the tariff guidelines of 2005.
  - In the last tariff Order, the capitalised part of the preliminary expense was amortised over 26 years. This position is maintained for assessment of actual performance. Consequent adjustment is done in the depreciation.
  - The Net Fixed Assets reported in the Annual Accounts is adjusted for preliminary Expense written off and consequential adjustment is done in the depreciation. The working capital as per the norms prescribed in the guidelines comes to negative in the years 2007-08 to 2009-10 and hence considered nil. 15% ROCE is allowed on the capital employed for each of the years at the level allowed in the last tariff Order.
- (v). The SWPL has assessed the additional past surplus at Rs.1488 lakhs for the years 2007-08 to 2009-10 and has considered adjustment of 50% thereof in the current tariff cycle i.e. 2010-11 to 2012-13. As per clause 2.13. of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation is more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit / loss has to be adjusted in the next tariff cycle. The analysis with reference to the past period relating to the years 2007-08 to 2009-10 is discussed below:
- (a). The actual aggregate traffic handled by the SWPL is 13.35 Million Metric Tonnes (MMT) as against the estimated traffic of 16.44 MMT during the years 2007-08 to 2009-10. The SWPL has actually handled 18.8% lower than the estimated traffic.
  - (b). The actual operating income earned by the SWPL for the last tariff cycle 2007-08 to 2009-10 is Rs.281.97 crores as against revenue estimation of Rs.307.88 crores for the corresponding period. Though it may appear that the SWPL has earned 8.4% lower than the revenue estimated in absolute terms, a comparison of revenue per tonne shows that per tonne revenue is 13% higher than the estimated revenue per tonne allowed in the last tariff Order.
  - (c). On the expenditure side, the actual aggregate expenditure for the three years is Rs.166.19 crores as against the estimated expenditure of Rs.222.47 crores in the last Order. Excluding the depreciation and license fee which will not be impacted by the lower volume handled by the SWPL, the actual aggregate expenditure is Rs.113.07 crores i.e. 34% lower than the estimated expenditure of Rs.170.63 crores allowed in the last tariff Order.

- (d). A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates allowed per the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate for the years 2007-08 to 2009-10 in absolute terms (Rs. in lakhs)		Variation in %
	Estimates as per tariff Order	Actuals	
Traffic (in million tonnes)	16.44	13.35	-18.8%
Operating Income	30788	28197	-8.4%
Total Expenses	22247	16619	-25.3%
Total Expenses (excluding License fee and depreciation)	17063	11307	-33.7%
Capital Employed	19954 Average	17186 Average	-16%

- (e). Though the variation in the actual capital employed vis-à-vis the estimates is less than 20%, the actual return earned by the SWPL for the past period 2007-08 to 2009-10 is 22% to 23% in each of the years as given below as against 15% ROCE admitted in these years:

Particulars	2007-08	2008-09	2009-10
Total Return Earned by the SWPL	4112	3949	3632
Capital Employed	18639	17197	15723
Actual Return earned on capital employed	22%	23%	23%

- (f). The variation in the financial performance in terms actual return earned by SWPL is found to be more than +/- 20%. Hence, as per clause 2.13 of the tariff guidelines, 50% of the surplus earned during the period 2007-08 to 2009-10 is considered for adjustment in this tariff cycle. Incidentally, SWPL has itself proposed adjustment of 50% of past surplus over the next 3 years. Based on our analysis, the quantum of past surplus proposed for adjustment has, however, undergone a change.

- (vi). (a). In the last tariff review, the surplus for the (then) previous three years i.e. 2004-05 to 2006-07 was assessed at Rs.431 lakhs which was based on the actual position reported for the years 2004-05 and 2005-06 and the estimates for the year 2006-07, subject to the condition that the actuals for the year 2006-07 would be reviewed in the next tariff cycle and if the variation is more than the level prescribed in the tariff guidelines it would be adjusted in the next tariff cycle. In line with the earlier decision, the actuals for 2006-07 is compared with the estimates relied upon in the last tariff Order. The actual position is assessed based on the figures reported in the Annual Accounts, as no separate breakup is furnished. The actual traffic handled in the year 2006-07 is 15% more than the estimates and the variation in the income is 29% more than the estimated income. The expenditure shows a drop of 4% despite 15% higher cargo volume handled by SWPL. Major variation is observed in the estimation of capital employed which is found to be 33% lower than the estimates. During the last tariff revision, SWPL had estimated to add assets worth Rs.81.62 crores to the gross block in the year 2006-07. As against that, the actual additions to the gross block reported in the Annual Account for the year 2006-07 is Rs.17.68 crores. Overall review of 2006-07 based on actuals shows a surplus of Rs.1089 lakhs as against deficit of Rs.2002 lakhs assessed in the last tariff revision. The net gain assessed for the years 2004-06 to 2006-07 relying on the estimates for the year 2006-07 would have been Rs.3523 lakhs as against Rs.432 lakhs assessed in the last tariff Order and considered for adjustment following the tariff guidelines. Effectively, the net differential benefit accrued to SWPL relying on the estimates of 2006-07 vis-à-vis the actuals is Rs.3091 lakhs. As stated in the last tariff and following the tariff guidelines 2005, 50% thereof i.e. Rs.1545.50 lakhs is considered for adjustment.

- (b). To summarise, the net surplus for the years 2006-07 to 2009-10 considered for adjustment in the current tariff cycle is as follows:

	(Rs. in lakhs)		
Aggregate of net surplus earned by SWPL for the years 2007-08 to 2009-10 (after allowing admissible return on capital employed of 15%)	2007-08	1317	3960
	2008-09	1370	
	2009-10	1273	
Net gain earned in the year 2006-07 based on the review of actuals flowing from the decision in September 2004 Order			3091
<b>Total Surplus for Adjustment in the future tariff cycle</b>	<b>7051</b>		
50% of the net surplus pertaining to the past period 2006-07 to 2009-10 adjusted in three years in the current tariff cycle	3525.40		

The initial validity of the Scale of Rates prescribed in the last tariff Order was till 31 March 2010 which has been extended till 30 September 2010. While extending the Scale of Rates of the SWPL vide Order No.TAMP/19/2006-SWPL dated 31 March 2010, it was stated that additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return for the period post 1 April 2010 will be adjusted fully in the tariff to be determined. The cost position as assessed by the SWPL for the year 2010-11 subject to the modification done for reasons explained in the subsequent analysis reflects a surplus of Rs.877 lakhs. The net position for the year 2010-11 reflects a surplus due to adjustment of one installment of past gain of Rs.1175.12 lakhs assessed for the years 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 based on the actuals. It is relevant to state that without adjustment of the past gain, the cost statement for the year 2010-11 is in deficit to the tune of Rs.299 lakhs. As the decision on the quantum of tariff revision is based on the aggregate of the net position for the 3 years under consideration, the net surplus position after adjustment of past gain for the year 2010-11 upto September 2010 and also for period October 2010 to December 2010 till the revised Scale of Rates will become effective automatically gets adjusted in the tariff determination process for the current cycle.

- (vii). The License Agreement stipulates a Minimum Guaranteed Throughput of 5 Million Metric Tonne to be handled by the SWPL. The SWPL has furnished a calculation of the capacity of the berth No 5A and 6A by borrowing the formula prescribed in the 2008 guidelines. The quay capacity is assessed at 10.73 MMT and the yard capacity at 5 Million Tonnes Per Annum and lower of the two capacities is considered as the optimal capacity of the terminal. The capacity calculation furnished by the SWPL is found to contain lot of gaps. Neither the handling rate nor the share of the vessel categories considered by the SWPL in the quay capacity represents the actual parameters at these berths. The stacking quantity and the turn over factor in the yard capacity calculation are found to be varying at different places. The SWPL has not recognised the differential parameters applicable for HR coil while determining the capacity.

When requested the MOPT to indicate the standard capacity of the SWPL terminal, the MOPT has stated that the installed capacity of berth no.6A and 5A operated by SWPL is 5 MMT per annum which is expected to augment to 5.15 MMT with installation of the in-motion wagon loading system and the related assets. For the time being, this analysis is carried out based on the capacity of the terminal at 5 MMT per annum.

It is needless to mention that the standard capacity of a terminal will be higher than the MGT. The SWPL is, therefore, advised to assess the capacity of the terminal accurately at the time of the next tariff review taking into consideration the gaps observed herein.

- (viii). The actual traffic handled for the financial years 2008-09 and 2009-10 is 4.63 MMT and 4.32 MMT respectively. The traffic for the years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 are projected at 4.32 MMT and 4.65 MMT and 5.25 MMT respectively. It can thus be seen that the SWPL anticipates to exceed the MGT level prescribed in the LA only in the year 2012-13. The growth in the volume assumed by the SWPL is 0.7%, 7.6% and 13% for the three years under consideration.

The SWPL has attributed non achievement of MGT levels is due to lack of storage area and constraints in evacuation posed by the railway network.

The MoPT has maintained that the SWPL is required to provide facilities for evacuation of cargo by road also. Both the MoPT and the SWPL were advised to discuss about the ways to improve the capacity of the terminal and make the terminal available for more users and submit a joint note. In the joint note submitted by the MoPT and the SWPL, they have not conclusively reported anything about improving the capacity of the terminal which was the reference made to them.

The issue of developing facilities for road movement of cargo by the SWPL existed even during the initial tariff fixation in 2004. In the initial tariff fixation also, in view of the submissions made by some of the users, both the SWPL and the MoPT agreed to consider the demand of the users particularly of those who import small quantities and decided to devise an alternate operational plan for including road delivery cases.

During the last tariff revision, the MoPT had clarified that despite constant persuasion with SWPL to create facilities at the terminal for handling coal / coke cargo by road mode, it has not yet developed / created the requisite facilities for handling cargo by road mode to cater to the demands of the small volume users. With reference to Writ petition filed by some of the users, the Hon'ble High Court of Bombay in Goa had directed the Ministry of Shipping to decide about handling of coal, subject to compliance of the directions of GSPCB. During the meeting with the Secretary (Shipping), SWPL agreed to consider road mode if the MoPT provides the area of about 10,000 sq. m. behind berth no.7 for storage of cargo. The Secretary (Shipping) after discussions with the port, SWPL and concerned users passed an Order on 15 December 2005. The relevant operative portion of the Order No.PD/13011/1/2005-MoPT dated 15 December 2005 of the Secretary (Shipping) is reproduced here:

*"17. After taking into consideration the above mentioned circumstances, the views/observations of all concerned including the Goa State Pollution Control Board, I arrive at the following conclusions:*

- (i) Considering the constraints in the premises licensed to SWPL, MoPT would have to continue to handle bulk coal/coke at Berth No.11 till an alternative facility is developed. Port may handle clean break bulk cargo at Berth No.10 where the facility for passenger/cruise vessels is being provided. Port may also consider handling bulk coke at Berth No.10 subject to the condition that the cleanliness of the Berth is maintained by the port users to the satisfaction of the Port.
- (ii). It is seen that the Port is compelled to continue handling of coal and coke operations at Berth No.10 & 11 due to inability of the Terminal Operator, SWPL to handle road borne cargo. Under such circumstances, it is not considered appropriate to modify the fundamental clauses of the Licence Agreement with regard to the Minimum Guaranteed Throughput etc.
- (iii). The users should undertake all necessary environmental protection measures while handling coal and coke. These measures would be implemented in consultation with Goa State

*Pollution Control Board. The Board should also suitably monitor the measures to ensure compliance to Environmental Standards under the applicable Act. MoPT should give necessary support. Local Citizens Committee should also be associated, if required.*

Even after more than four and half years since the directions of the Secretary (Shipping), the SWPL has not developed the facilities for evacuation of cargo by the road mode reportedly due to lack of additional land area which is sought from the port but not allotted.

Be that as it may, when the MOPT was requested to comment on the reasonableness of the traffic estimated by SWPL, they initially stated that the traffic projections by the SWPL for the year 2010-11 to 2011-12 are on the lower side as compared to the actual traffic for the year 2008-09. However, subsequently, they maintained that in view of the constraints expressed by the SWPL, the traffic projections for the years 2010-11 and 2011-12 are reasonable. The MOPT has stated that traffic projections for the year 2012-13 also reasonable considering the upgradation proposed in the rail infrastructure and replacement of two mobile harbour cranes by the SWPL.

The actual traffic of the SWPL (informally obtained from the MOPT) for the first five months of 2010-11 i.e. upto August 2010 is 1.82 MTPA. Traffic projection for the year 2010-11 estimated by the SWPL at 4.32 MMT seems to be reasonable when seen in the backdrop of the actuals obtained for the first five months. The traffic estimated by the SWPL in 2012-13 is 5.25 MTPA which reportedly takes into consideration the additional traffic on account of the investment proposed on in-motion wagon loader. The MOPT finds that the traffic estimated by the SWPL are reasonable considering the investment proposed by the SWPL. The traffic projections of the SWPL are considered in this analysis without any modification.

At the time of the next general review of tariff to be undertaken after the validity period is over, if any undue advantage is found to have accrued to the SWPL due to wrong estimation, the additional surplus earned will be adjusted in the tariff to be fixed as per the tariff guidelines.

(ix). The INSA has observed that the cargo handling income per tonne estimated for the years 2010-11 to 2012-13 shows a drop vis-à-vis the cargo handling income per tonne earned in the last three years. It is relevant to state here that cargo mix envisaged by the SWPL for the years 2010-11 to 2012-13 shows fall in the coke traffic at both berth Nos.5A and 6A whereas traffic of limestone and coastal HR coil are estimated to increase. The differential tariff for these cargo items and change in the cargo mix contributes to reduction in the estimated per tonne income.

The income estimated by the SWPL at the existing level of tariff for the throughput projected for the years 2010-11 to 2012-13 is analysed hereunder:

(a). The income from the berth hire is estimated to reduce from Rs.2919 lakhs earned in the year 2009-10 to Rs.2046 lakhs in the year 2010-11 i.e. around 29%, though the traffic is comparable for both the years. The estimated income for the subsequent years is also found to be lower than the actual berth hire income reported in the past. When sought clarification, the SWPL has explained that the income from berth hire shows a reduction over the previous years income, on account of increased productivity.

The SWPL has subsequently furnished vessel traffic details such as average GRT, parcel size and the productivity achieved by it for the past three years 2007-08 to 2009-10. Relying on the details furnished by the SWPL, the berth hire income is estimated by us based on the weighted average of the vessel parameters and productivity parameters reported by

the SWPL in the last three years. Further, in our analysis, income from berth hire charge from April 2010 upto September 2010 is estimated based on the average exchange rate of 1 US\$ = Rs.46.08 obtained for the said period and for the period thereafter, the exchange rate is updated at Rs.45.05 as prevailing at the time of concluding the analysis in this case.

Subject to the modifications explained above, the estimated berth hire income is Rs.2031 lakhs in 2010-11, Rs.2121 lakhs in 2011-12 and Rs.2411 lakhs in the years 2012-13 as against Rs.2046 lakhs, Rs.2174 lakhs and Rs.2462 lakhs estimated by SWPL for the corresponding years.

It is relevant to state here that the past period assessment of actuals showed variation in the actual berth hire income vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order. Though the berth hire income is estimated based on the actual vessel parameters for the year 2009-10 reported by SWPL some doubt still persists as we could not tally the actual berth hire income for 2009-10 by adopting the parameters furnished.

Since the berth hire income estimated in this analysis is solely relying on the vessel parameters and the productivity furnished by the SWPL, if at the time of the next tariff revision, the actuals of the parameters which are relied upon for estimating the berth hire are found to be significantly varying, the additional revenue accrual will be fully set off in the next tariff revision.

- (b). The unit rate for dust suppression of coke is taken at Rs.2.75 per tonne by the SWPL for estimating the revenue as against Rs.2.15 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates of SWPL. Since no coke traffic is projected, it will not have any impact. The cargo handling income for HRC/HR slabs at berth no.5A is estimated at Rs.150 per tonne as against Rs.159 per tonne prescribed in the existing Scale of Rates. The income estimation for this cargo item is modified based on the rates prescribed in the existing Scale of Rates.
- (c). For the years 2008-09 and 2009-10, actual income from supply of fresh water is reported at Rs.1.45 lakhs and Rs.1.51 lakhs respectively. The SWPL has not estimated any income from this item in the future projections. It has stated that the source for procurement of water is different with varying rates. Since SWPL has not categorically mentioned that it will not provide fresh water supply to vessels, in our analysis, the income from supply of fresh water is considered at Rs.1.50 lakhs for all the three years based on the actual income reported in 2009-10.
- (d). Subject to the above changes, the total operating income as estimated by the SWPL is considered for the purpose of this analysis. The modified estimates of total operating income at Rs.7990 lakhs, Rs.8459 lakhs and Rs.9599 lakhs for the three years 2010-11, 2011-12 and 2012-13 respectively are considered.
- (x). Clause 2.5.1. of the revised tariff guidelines requires that the expenditure projections of the major ports / terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuations with reference to current movement of Wholesale Price Index (WPI) for all commodities as announced by the Government of India. Annual escalation of 3.76% is adopted for dealing with the tariff revision proposals considered during the year 2010-11. Annual escalation applied by the SWPL for estimating some of cost items like power cost, fuel cost, etc., are found to be higher than the permissible level. In our analysis, the estimate for the years 2010-11 to 2012-13 is modified applying the annual escalation factor of 3.76% over the actuals / estimate of respective previous years wherever the annual escalation applied by the SWPL is higher than the stated level.

- (xi). Actual repairs and maintenance cost reported for the year 2009-10 is Rs.371 lakhs in its Annual Accounts. Considering 1.5% on the gross value of civil works at 3% on the gross value of mechanised equipment and other assets, the SWPL has estimated repairs and maintenance cost at Rs.511 lakhs, Rs.692 lakhs and Rs.728 lakhs for years 2010-11 to 2012-13 respectively. It has stated that the repairs and maintenance cost is likely to increase substantially due to ageing of equipment.

It may be relevant here to note that ageing of the equipment will be gradual and no special circumstance is projected to show that such a happening will be on an accelerated manner in this tariff validity. This general statement is not supported by any documentary evidence or cost analysis.

Repairs and maintenance expenses for the existing assets is estimated applying annual escalation of 3.76% over the actuals reported for previous years 2009-10 in line with the approach followed in case of other private terminals like the Visakha Container Terminal Limited, Vizag Seaport Private Limited, TM International Logistics Limited, etc. The same approach is followed for the subsequent years 2011-12 and 2012-13 as well.

In order to take care of incremental repairs and maintenance cost on the proposed assets to be created in this cycle, the repairs and maintenance cost is estimated at 1% on the civil assets and 2% of mechanical equipment and other assets with reference to the modified additions to gross block of assets considered in this analysis.

Accordingly, the revised estimation of repairs and maintenance cost will be Rs.392 lakhs for the year 2010-11, Rs.408 lakhs in 2011-12 and Rs.548 lakhs in 2012-13.

- (xii). The estimated equipment running cost consists of three cost elements viz. power, fuel and water which are discussed hereunder:

- (a). The average power and fuel consumption reported for the year 2009-10 is 0.49 units and 0.16 units per tonne.

Quantum of power consumption for the year 2010-11 is estimated to increase to 0.68 unit per tonne and for the subsequent two years it is estimated at 0.62 and 0.53 units per tonne by the SWPL. Likewise, the fuel consumption is estimated at 0.25 litres/ tonne, 0.20 litre/ tonne and 0.18 litre/ tonne for the three years under consideration.

SWPL has clarified that power consumption is expected to go up during the year 2010-11 on account of idling of equipment and as assets are getting old and will normalize when the new equipment are commissioned in 2011-12. The reasons cited by the SWPL for assuming increase in the power and fuel consumption particularly in 2010-11 and 2011-12 do not appear to be convincing. In the absence of any reasonable analysis furnished by SWPL, the proposed annual increase in the consumption of power and fuel during the years 2010-11 and 2011-12 cannot be accepted. For the year 2012-13, the unit consumption estimated by the SWPL is considered in view of additions to the gross block in the said year.

The unit cost of power and fuel is estimated to increase by 5.8% and 10% respectively in the year 2010-11. This Authority is guided by the revised tariff guidelines which require the expenditure to be estimated based on the current WPI (for all commodities) reported at 3.76% and adjusted for traffic growth. The unit rate of power reported at Rs.7.27 for the year 2009-10 is taken as the base and annual escalation @ 3.76% is allowed as against 5.8% escalation factor applied by the SWPL. 3.76% annual escalation in the unit rate of power is allowed for the subsequent years as well. It is notable that the same approach has been followed by this Authority while revising the Scale of Rates of the MOPT in the Order passed on 14 May 2010.

Unit cost of fuel is considered at Rs.36.12 per litre as reported for the year 2009-10 for the first three months of the year 2010-11. For the subsequent period, i.e. from July 2010, the unit rate is updated to Rs.40.27 per litre considering the hike announced in fuel in the end of June 2010. The annual escalation of 3.76% is applied in the unit cost of fuel for the subsequent two years.

The estimated power and fuel cost are adjusted for growth in the traffic anticipated during each of the years under projection in line with the revised tariff guidelines.

- (b). The procurement cost of water is estimated for dust suppression service offered for coal/ coke and limestone. The SWPL has submitted that water is procured partly from MOPT and partly from the outside market. The SWPL has furnished the copies of water bills which show that the water is procured at the cost of Rs.100 per tonne from out side suppliers. The average unit cost of procurement of water is Rs.54.91 per litre in 2009-10. For the year 2010-11, the unit cost of water is estimated at Rs.50.40 which is found to be reasonable based on the actuals furnished for the past two years. The annual escalation in the unit rate of water for the subsequent two years is within the stated level.

The average consumption of water considered by the SWPL is based on the actual consumption for the year 2009-10 and hence accepted.

The income estimation includes income from dust suppression service offered to limestone but while estimating the expenditure side, the SWPL has considered only the coal traffic and omitted to factor the traffic of limestone. In our analysis, the traffic of limestone is also considered while estimating the cost of procurement of water.

- (xiii). (a). The SWPL has stated that the operating and direct labour for stevedoring, operating mechanised handling system, storing, loading cargo into wagons, etc, are outsourced from various cargo handling contractors. It has furnished detailed workings of the operating and direct labour cost indicating the existing unit rate and the estimates for the next three years for each cargo group. The existing unit rates indicated in the working cannot be verified as the SWPL has not furnished any documents in this regard. The SWPL has subsequently on our advice furnished a copy of contract dated 10 April 2010 entered by SWPL with the outsourcing agency for the operating and maintenance contract for the period April 2010 to March 2013. The unit rate indicated in the contract copy, however, do not match with the unit rate considered by the SWPL in its working.
- (b). As per the outsourcing contract dated 10 April 2010 furnished by the SWPL, the outsourcing rate for the operation and maintenance is Rs.40/- per tonne for handling coke and coal and Rs.90/- per tonne for steel coil and slab as against existing unit rate of Rs.30.82 and Rs.75 per tonne shown in its working for the year 2009-10. The increase in the unit rate is thus 30% for coal and 20% HR coils which is found to be beyond the admissible annual escalation of 3.76%.

On perusal of the copy of the contract furnished, it is observed that the outsourcing contract awarded is to JSW Infrastructure Limited which is one of the group companies of the SWPL. Though SWPL has furnished a copy of the quotation of other agencies which is higher than the rates quoted by JSW Infrastructure Limited, in the absence of the SWPL furnishing any corroborate evidence to establish the arms length relationship of this transaction, it is not found appropriate to allow steep hike in the unit rate for this item.

The SWPL has separately furnished detailed cargo-wise computation of operating and direct labour cost with reference to outsourcing of on board and handling activity for the year 2009-10. The total expense estimated in this statement do not match with the actual cargo handling expense reported in the Annual Accounts for the year 2009-10 and also for that matter 2008-09 and hence that working is relied upon.

In the Annual Accounts, the cost of outsourcing the operating and direct labour is reflected under the head 'cargo handling expense'. This expense is reported at Rs.1420.79 lakhs and Rs.1403.13 lakhs for the years 2008-09 and 2009-10 respectively. As against the said actuals, the SWPL has in the cost statement estimated the operating and direct labour cost for the year 2009-10 at Rs.1727 lakhs. As stated earlier, the figure shown in cost statement includes the bank charges and stores consumption.

The estimated operating and direct labour cost for the year 2010-11 is revised taking the actuals reported in the year 2009-10 as per the Annual Accounts less the payment made to the MOPT towards CHLD levy as the base and adjusted for the traffic growth and the annual escalation of 3.76% is allowed. The same approach is followed for estimating the operating and direct labour cost for the subsequent two years.

- (xiv). The SWPL has stated that the license fee payable to the MOPT for lands leased to them is estimated as per the terms of the License Agreements. The MOPT has also confirmed this position.
- (xv). During the last tariff revision, it was brought out that there is some dispute between the SWPL and the MOPT on the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT. Pending settlement of the dispute, the estimated maintenance dredging cost was admitted based on the bills raised by the MOPT on SWPL with suitable annual escalation. It is reported that the dispute is not yet resolved and the matter has been referred to the arbitrator.

As against maintenance dredging cost at Rs.37 lakhs and Rs.26 lakhs incurred in the year 2008-09 and 2009-10 respectively, the SWPL has considered the maintenance dredging cost for the year 2010-11 at Rs.146.75 lakhs in the year 2010-11.

To a query raised by us to assess the reasonableness of the estimation of the dredging cost, the MOPT observed that the unit cost of dredging estimated by the SWPL is on the higher side in comparison to Rs.110/- per cubic metre incurred by the port during the year 2009.

It is notable that for the dredging work undertaken by the MOPT in the year 2009, the bill raised by the port in May 2010 on the SWPL claiming reimbursement of dredging expense of Rs.146.75 lakhs reckons the unit rate of dredging at Rs.122.63 per cubic metre for 119667 cubic metre of silt dredged. Since the bill raised by the MOPT as well as the payment by the SWPL has occurred in the current financial year 2010-11, the SWPL has estimated the maintenance dredging cost for the year 2010-11 at Rs.146.75 lakhs. Apart from this, the SWPL has not considered any other expense towards maintenance dredging in this year. It is brought out here that the maintenance dredging cost for the year 2010-11 is found to be higher than the actuals reported in the past. However, recognising that estimate is substantiated with the documentary evidence in form of bill raised by the MOPT and that the SWPL has confirmed having made the payment, the maintenance dredging cost estimated by the SWPL for the year 2010-11 is allowed. For the subsequent years, maintenance dredging cost is estimated by the SWPL assuming that the quantum of dredging to be undertaken by the MOPT with reference to the berth of SWPL will be same as in the year 2009 and 3.76% annual escalation is applied in the unit rate. Relying on the assumption made by the SWPL, the maintenance dredging cost estimated by the SWPL for the subsequent years is considered in the analysis.

If at the time of the next tariff review, it is found that the actual maintenance dredging cost reimbursed to the MOPT is less than the estimates considered in this analysis or the decision of the ongoing arbitration process is different from the assumption made in this analysis, then the excess estimates considered now will be set off fully.

- (xvi). (a). As per the tariff guidelines, in case of bids finalised before 29 July 2003, the tariff computation must take into account royalty / revenue share payable by the private operators to the landlord port as cost for tariff fixation so as to avoid the likely loss on account of this item not being taken into account, subject to maximum of the amount quoted by the next lowest bidder.
  - (b). The L.A. was signed by the SWPL in April 1999. While implementing the tariff guidelines for allowing (part of) royalty as pass through, in the case of the Chennai container Terminal Limited, Visakha Container Terminal Limited and the Nhava Sheva International Container Terminal Limited, the loss in this context was taken to be the revenue deficit after considering admissible cost elements and permissible return. If the royalty to the maximum extent quoted by the second bidder is not allowed, as per the revised tariff guidelines it will result in reduction in the return on capital employed and to that extent there will be a 'loss'. Therefore, the SWPL is entitled to claim maximum permissible level of revenue share as stipulated in guidelines. The earlier tariff review of SWPL was made accordingly.
  - (c). There is some dispute between the SWPL and the MOPT about the date of handing over the licensed premises. Pending settlement of this dispute, the MOPT and the SWPL have entered into a Supplementary Agreement in June 2003. As per this Supplementary Agreement, from 9 November 2005 onwards Licensee has to pay revenue share that is highest of the 18% on the cargo handling charges computed on various parameters prescribed in the LA subject to a minimum payment of Rs.12 crores. It also requires the licensee to achieve the Minimum Guaranteed throughput of 5 Million Metric Tonne per annum from November 2005 onwards.
  - (d). The MOPT had in the last tariff revision exercise mentioned that the revenue share quoted by the next lowest bidder was 13.10% and the minimum amount of revenue share quoted was Rs.11.10 crores.
  - (e). The SWPL has accordingly, considered the revenue share as pass through to the extent next highest bid i.e. 13.1% of the cargo handling income estimated for the years 2010-11 to 2012-13 which is in line with the tariff guidelines. In our analysis, the same approach is followed subject to considering the admissible revenue share @ 13.1% on the modified cargo handling income.
- (xvii). The SWPL has stated that depreciation has been computed as per the tariff guidelines. Depreciation for the years 2010-11 to 2011-12 is moderated to the extent the additions proposed to the gross block in these years are deferred for the reasons explained in the subsequent paragraphs.

Preliminary expenses of Rs.8.70 crores incurred during construction period was earlier proposed to be capitalised under civil and equipment cost and depreciated at the applicable rates. During the last tariff revision, this item was treated separately and excluded from the gross block of assets and the expenses were spread over the remaining period of the project. In the current tariff revision exercise, the SWPL has not made this adjustment despite request.

In the modified cost statement considered by us, depreciation on the capitalised part of preliminary expense is excluded with consequent adjustment in the net block of assets. The preliminary expense write off is considered at the level considered in the last tariff Order instead of Rs.10 lakhs considered by the SWPL with suitable modification in the capital employed.

- (xviii). The insurance cost for the year 2009-10 is reported at Rs.122 lakhs by the SWPL and for the year 2010-11 it is estimated at Rs.140 lakhs.

The insurance premium paid by the SWPL for the period 1 July 2010 for one year is Rs.143 lakhs as per the copy of the insurance cover furnished by the SWPL. The estimate of insurance premium is considered at Rs.143 lakhs for the year 2010-11 based the documents submitted.

For the year 2011-12, insurance cost estimated by SWPL is Rs.147 lakhs. As the major additions proposed to the gross block pertaining to in motion wagon loading and the related assets are deferred to the year 2012-13, the insurance cost for the year 2011-12 are maintained at the level of 2010-11.

For the year 2012-13, SWPL has estimated the insurance cost estimated at Rs.161 lakhs. It is observed that the actual insurance cost reported for the years 2009-10 and 2010-11 works out to around 0.6% of the gross block of assets. Considering the actual insurance premium of Rs.143 lakhs incurred in the year 2010-11 for the existing asset block and applying 0.6% insurance cost on the additions to the gross block of assets in the year 2012-13 based on the position obtained from the past, the insurance cost works out to Rs.197 lakhs. The insurance cost estimated by SWPL seems to be reasonable and hence is accepted.

- (xix). The estimate of management and general overhead for the years 2010-11 to 2012-13 is done applying 10% annual escalation. This Authority is guided by the tariff guidelines and hence the estimate of management and general overhead is modified restricting the annual escalation level as considered for the other items.

The annual escalation considered by the SWPL for estimation of survey expense and general overhead expense is within the permissible level and hence considered without any modification.

- (xx). As per the LA, Security Deposit of Rs.1.53 crores paid by the SWPL to the MOPT is refundable at the end of the project. During the last tariff revision, the Security Deposit refund was annualized over the remaining period of the project life by discounting at 11%. The SWPL has considered the effect of this item at the level estimated by it in the last tariff revision. In the last tariff fixation exercise, the terminal value receivable at the end of the project was annualized over the project life by applying discounting rate of 11%. The same approach is followed in the existing tariff revision exercise.

- (xxi). (a). The closing value of gross block of assets reported in the Annual Accounts for the financial year 2009-10 is Rs.15859 lakhs. The SWPL has proposed total additions of Rs.9415 lakhs over the next three years 2010-11 and 2011-12.

- (b). The LA does not mention specifically about the investment plan by the licensee. It allows the licensee to provide for additional facilities at its discretion after informing the licensor. The MOPT has not made any adverse comments on the additional capital assets proposed by the SWPL except questioning the need for discarding the two harbour mobile crane at the book value only after six years of use.

- (c). Most of the additions proposed to the gross block are related to the improvement proposed in the rail infrastructure by way of single rail line with in-motion wagon loading system. The proposed capital expenditure is claimed to improve the annual plot turn over to 34 from the existing 26 and thereby increase the storage capacity which is the major constraint limiting the overall capacity of the terminal. The SWPL has not furnished the current status of these investments despite request, but has indicated that in-motion wagon loader will be installed by the later half of the year 2011-12. It is relevant to state that the SWPL has not estimated any

Increase in its capacity or the volume of cargo in the years 2010-11 and 2011-12 on account of the additions proposed in improving the rail evacuation facilities and related assets. The growth in the volume is reportedly projected in the year 2012-13, where the traffic is expected to cross the Minimum Guaranteed Throughput.

Since the benefit of the proposed capital additions can be reaped only when the complete improved facility is in place, estimated capital expenditure relating to in-motion wagon loading system is considered in the year 2012-13.

Presuming that the investment proposed on stores substation, dust suppressions are not linked to the in-motion wagon loading system, the same are allowed but shifted to the year 2011-12 in the absence of any documentary evidence of the work order or contract awarded by SWPL. The additions proposed in IT, office equipment, and insurance spares are considered as proposed by the SWPL.

- (d). The cost of two ship unloaders proposed to be added in the year 2011-12 is estimated at Rs.65.21 crores by the SWPL, however, in the cost statement, it is considered at Rs.48 crores excluding the gross value of two HMC proposed to be discarded.

The cost of two ship unloaders estimated at Rs.65.21 crores is relied upon based on the copy of the quotation furnished by the SWPL. It is also comparable to the cost of two ship loaders estimated in the range of Rs.62 crores to Rs.70 crores in the upfront tariff proposals of NMPT, MOPT etc.

As regard the point made by the MOPT seeking reasons for discarding the two HMC in six years, the SWPL has clarified that the proposed two ship unloader complement the investment proposed in-motion wagon loading system and are required to match the speedier evacuation expected after installation of the in-motion wagon loading system.

Relying on the clarifications furnished by the SWPL, the investment proposed on the ship loader is considered. But, this capital cost is shifted to the year 2012-13 instead 2011-12 as proposed by the SWPL.

In our analysis, the addition to the gross block with reference to two ship unloaders is considered at Rs.65.21 crores and the exclusion of the gross value of the HMC is considered separately. The gross value two HMC at Rs.1629 lakhs and the written down value of Rs.778.81 as of 31 March 2012 furnished by the SWPL is excluded from the gross / net block of assets.

In short the additions considered in the analysis vis-à-vis the additions proposed by the SWPL are as follows:

(Rs. in lakhs)

Particulars	Estimates furnished by SWPL			Estimates considered by TAMP		
	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
Stores and sub station	75	0	0	0	75	0
Shos	786	1300	0	0	0	2086
Dust suppression system	37.5	0	0	0	37.5	0
Insurance spares for MHS system	360	0	0	360	0	0
Ship unloader replacing 2 cranes	0	4800	0	0	0	6521
Reclaimer	0	300	1200	0	0	1500
Conveyor linking site	155	135	0	0	0	290

<b>Electrical items for silo</b>	<b>0</b>	<b>47.25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>47.25</b>
Railways siding	20	200		0	0	220
IT	2.5	0	2.5	2.5	0	2.5
Office equipment	0	1.5	0	0	1.5	0
Furniture	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5	1.5
<b>Total</b>	<b>1426.5</b>	<b>6785.25</b>	<b>1204</b>	<b>354</b>	<b>115.5</b>	<b>10667</b>
<b>Less: Gross value of two HMC</b>	-	-	-	-	-	<b>1629</b>
<b>Net Additions to the gross block of assets</b>	<b>1426.5</b>	<b>6785.25</b>	<b>1204</b>	<b>354</b>	<b>115.5</b>	<b>9038</b>
<b>Total Additions to the gross block of assets in the year 2010-11 to 2012-13</b>		<b>9445.75</b>			<b>9507.75</b>	

The difference in the total additions to the gross block in the above table is because of rounding off considered by the SWPL in the capex of the two ship unloaders.

- (xxii). (a). The sundry debtors are estimated by SWPL at two month's total income which is not found to be as per the tariff guidelines. The revised tariff guidelines limits the sundry debtors to two month's of estate income and terminal handling charges.

This Authority passed an Order on 30 September 2008 announcing refinement in the 2005 tariff guidelines in certain areas. The said Order refining the 2005 tariff guidelines, inter alia, permits the outflow on certain items arising from contractual obligations of LA to be taken as part of sundry debtors.

In the case of the SWPL, as per Article 7.3.4.3. of the License Agreement (LA) entered between SWPL and MOPT, the revenue share is payable on monthly basis on 5<sup>th</sup> day of the immediately subsequent month. It is thus clear that as per LA also, the SWPL is not required to make any advance payment of royalty.

The SWPL is, however, required to pay the lease rent for the lands allotted to it in advance every year as stipulated in Article 7.3.5.2 of the LA. Since the said advance payments are governed by LA provisions there is a case to consider such pre-payments as part of working capital for the purpose of allowing return. Recognising that the advance payment will get adjusted against the rent payable for the respective month and at the year end of the entire advance is adjusted the average of the pre-payment at 50% of the estimated lease rentals in each of the years is considered as part of working capital. This is in line with the approach followed in the case of CCTL in its review application disposed in the Order dated 19 June 2008.

- (b). The SWPL has claimed Rs.14.70 crores estimated as loans and advances to port and others as part of the current asset while computing the working capital.

As per article 10.12 of the License agreement, the SWPL is obliged to keep security deposit of Rs.1.52 crores free of interest through out the period of license with the port which is refundable at the end of the project. The SWPL has confirmed that loans and advances reflected in the Annual Accounts captures the security deposit. Flowing from the decision in the refinement Order of September 2008 to consider certain items arising from contractual obligations of LA, there is a case to consider the security deposit with the port as part of working capital.

- (c). On our advice the SWPL has furnished the actual inventory consumption at Rs.283.12 lakhs for the year 2008-09 and Rs.309.62 lakhs in the year 2009-10 and has confirmed these are not capital spares. Average consumption of inventory reported for the year 2009-10 is taken as the base and as per the norms prescribed in the tariff guidelines of 2005, six months inventory consumption after allowing the admissible annual escalation is considered for the next three years.
- (d). Cash and bank balance has been considered at one month's cash expense by SWPL in the computation of working capital as per the guidelines. This is suitably modified in the light of changes effected in the operating expenditure estimates.
- (e). The current liabilities is considered as reported by SWPL at the level reported for the year 2009-10 for all the three years under consideration.
- (f). The capital employed subject to the modifications explained in the foregoing paragraphs works out to Rs.14457 lakhs for the year 2010-11 and Rs.12962 lakhs for the year 2011-12, Rs.21411 lakhs for the year 2012-13.
- (g). As per clause 2.9.11. of the tariff guidelines, private terminal operator is entitled for full return, if the investment made is in accordance the concession agreement even if full capacity utilisation is not achieved. The License Agreement does not specify any investment plan by the SWPL during the project period. In fact clause 10.1. of the license Agreement gives full discretion to SWPL to create additional facilities as required by them from time to time. Thus, as per the tariff guidelines, the SWPL is entitled for full return on capital employed @ of 16%.
- (xxiii). The SWPL has furnished consolidated cost statement as well as cost statement for the sub-activities i.e. cargo handling activity and berth hire activity. The basis adopted by the SWPL for allocation of common expenses between the two activities by the SWPL is the same as followed in the earlier tariff revision exercise which was relied upon by this Authority. The approach followed by the SWPL in the current tariff revision exercise is, therefore, relied upon.
- 50% of gain assessed for the past period 2006-2007 to 2009-10 i.e. Rs.3525.40 lakhs is allocated between the two activities in the ratio of the income from each of these activities to the total income and considered for adjustment in three years beginning from the year 2010-11.
- (xiv). The consolidated cost statement and main activity-wise cost statements for the years 2010-11 to 2012-13 have been modified in line with the above analysis. The modified cost statements are attached as Annex - I (a) to (c). The summarised position of the results disclosed by the financial / cost statements is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Operating Income (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) (Rs. in lakhs)				Net Surplus (+) / Deficit (-) as a % of operating income			Avg. surplus/ deficit %
		2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	Total	2010-11	2011-12	2012-13	
1.	Consolidated cost statement for the terminal as a whole	7990	8459	9599	26048	877	1251	(-398)	1730	11%	14.8%	(-4.1%)	6.6%
2.	Cargo handling Activity	5959	6338	7188	19485	992	1225	(-736)	1481	16.6%	19.3%	(-10.2%)	7.6%
3.	Berth hire activity	2031	2121	2411	6563	(-115)	26	338	249	(-5.7%)	1.2%	14.0%	3.8%

The above table reflects an overall surplus of 6.6% for the period 2010-11 to 2012-13 at the prevailing rates. In absolute terms, the overall surplus is Rs.1730 lakhs for the three years period.

The SWPL in the revised proposal has proposed 32% increase in the wharfage, cargo handling charge and dust suppression charge and has proposed status quo in the berth hire.

Since the overall position as well as individual activities reflects a surplus position, no case emerges for granting any increase in the existing rates as proposed by the SWPL. On the contrary, the existing tariff is to be reduced for the relevant period to the extent warranted by the cost position.

It may be relevant to state here that the surplus position discussed above pertains to the three year period from 2010-11 to 2012-13. Recognising that the revised Scale of Rates will become effective from 1 January 2011, the overall surplus of Rs.1730 lakhs estimated for the three years period 2010-11 to 2012-13 is adjusted over the operating income estimated for the remaining period 1 January 2011 to 31 March 2013. Considering the above and also recognising the impact of the reduction on the partial pass through of revenue share admitted as cost, all the tariff items in the existing Scale of Rates are reduced across-the-board by 9.5% to adjust the estimated surplus. The revised tariff will come into effect from 1 January 2011 and remain valid till 31 March 2013.

When seen on a stand alone basis, the year 2012-13 reflects a deficit position. It is notable that the deficit arising in the year 2012-13 is contributed by the financial effect of the proposed additional assets i.e. in-motion wagon loading system, single rail line with related assets, reclaimer and replacement of 2 ship unloaders assumed to be in place at the beginning of the financial year 2012-13. If these proposed new facilities are not commissioned at the beginning of the financial year 2012-13, then the deficit estimated in the cost statement for the year 2012-13 may turn out to be surplus position which in fact may call for further reduction in the tariff. That being so, 9.5% reduction effected in the tariff is subject to the condition that the additional assets on in-motion wagon loading system, single rail line along with the complementary assets and replacement of ship unloaders will be commissioned by the SWPL by 1 April 2012. The SWPL should report the factual position in this regard on or before 31 March 2012. The MOPT is also advised to monitor progress in this regard and report whether all the assets related to in-motion wagon system, single rail line along with related assets and reclaimer, two ship unloaders are in place as on 31 March 2012. If these assets are not commissioned as presumed here, ahead of schedule review of SWPL tariff will be carried out duly adjusting the surplus accrued to them in the years 2010-11 and 2011-12.

- (xxv). (a). Though in the original and the revised proposal, the SWPL had proposed to rationalise the existing two slab berth hire at Berth No 6A into single slab, while furnishing the reply to the queries raised by us it has agreed to continue with the existing slab structure. The existing slab structure is, therefore, continued subject to effecting 9.5% reduction in the existing berth hire in line with the decision taken by this Authority.
- (b). While prescribing the concessional tariff, the SWPL has considered an exchange rate of Rs.46.25 for the purpose of conversion of exchange dollar denominated rate into rupee terms. The exchange rate considered at the time of the last general revision of Scale of Rates of SWPL was 1 US \$ = Rs.44.82 as against the exchange rate of 1 US \$ = Rs.45.05 at the time of concluding this case. The tariff guidelines do not allow restatement of the coastal vessel rates at the time of tariff revision exercise. The objective of the relevant guidelines is to ensure that the coastal vessels are not burdened periodically on account of the accumulated effect of fluctuation in the exchange rate. The existing berth hire prescribed for coastal vessels are reduced by 9.5% without any restatement of foreign exchange rate.
- (xvi). The penal rate of interest for delayed payment is proposed at 15% In The SWPL has stated that since the PLR is concept done away by banks on RBI guidelines, linking penal interest to PLR is no more feasible.

The prevailing Prime Lending Rate (PLR) of the State Bank of India is 12.25%. The proposed provision relating to penal rate of interest on delayed payments by users and delayed refunds by SWPL is updated with interest rate of 14.25% being 2% above the prevailing PLR of the State Bank of India in line with the 2005 tariff guidelines.

- (xxvii). Some of the general terms and conditions such as criteria for determining foreign / coastal vessel, concessional rate for coastal cargo/ container/ vessels, tariff approved by this Authority are ceiling level proposed by the SWPL, etc., which are not found to be in line with the tariff guidelines and the prescription in the Scale of Rates of the other private terminals are modified.
- (xxviii). The proposed note no 13 about levy of service tax, educational cess are not prescribed in the Scale of Rates of other Port Trusts and Private Terminals and hence not included in the case of the SWPL. Such taxes and cess are, however, to be levied as per the extant Government instructions.
- (xxix). The SWPL has proposed to introduce the definition of the term wharfage. Wharfage is stated to cover dues recoverable on all cargo imported or exported or transhipped and handled by SWPL. Generally all cargo whether import/ export or transhipment handled by the operator is liable to pay wharfage unless an exception is provided in the Scale of Rates. The proposed note does not in fact define the term 'wharfage', hence, it is not found necessary to incorporate the same in the Scale of Rates.
- (xxx). The SWPL has proposed to delete the existing charges for water supply prescribed in its Scale of Rates and has given reference to the rates prescribed in the Scale of Rates of MOPT for levy of tariff for this service.  
  
The SWPL has not confirmed that it will not offer the service of supply of water to vessels. It is relevant to state that the modified income estimate considered income from water supply at the level reported in the year 2009-10. That being so, it may appropriate to have a rate in the Scale of Rates for this service so that tariff arrangement will be in place if the service is offered. The existing rates for supply of water after effecting 9.5% reduction are prescribed in the revised Scale of Rates.
- (xxxi). The SWPL has proposed to delete the existing separate wharfage and cargo handling charges prescribed for thermal coal on the grounds that it does not propose to handle this cargo. The actual traffic as well as projection do not show any thermal coal traffic. That being so, the proposal of the SWPL to delete the separate entry for thermal coal is accepted. The existing description stating all types of coal other than thermal coal is retained in the existing SOR.
- (xxxii). The list of services under the cargo handling charge for berth no 5A covers unloading of cargo from ship to berth, movement from berth to SWPL stackyard and also includes movement of cargo within the stack yard and unloading cargo from railway wagons or vice versa as per the existing Scale of Rates. The SWPL has proposed to delete services of movement of cargo within the stack yard and unloading cargo from railway wagons or vice versa from the existing note without explaining any reasons therefor. Since the impact and reasons for the deleting the said services is not explained by the SWPL, the existing note is allowed to continue.
- (xxxiii). The existing SOR stipulates that dunning and lashing will be arranged by users at their cost to the satisfaction of master of the vessel. The SWPL has proposed to modify the said note stating that the dunning and lashing inclusive of suitable labour and material shall have to be arranged by users at their cost to the satisfaction of master of the vessel. Since the proposed modification is only to remove the ambiguity and is not intended to change the position prevailing in the existing SOR, and there has not been any objection from the users, the modification proposed in the existing provision is accepted.

- (xxxiv). As per the revised tariff guidelines, the private operators are required to propose incentive for better performance of the terminal and disincentive for performance below the benchmark level. Despite agreed by the SWPL in the last tariff revision, the SWPL has not proposed incentive/ disincentive scheme in the current proposal. The SWPL is again advised to formulate such scheme at the time of its next proposal for review of tariff.
- (xxxv). The revised tariff guidelines prescribe tariff validity cycle of three years. Since the financial position considered for the purpose of this analysis is only till 31 March 2013, the validity of the revised Scale of Rates of the SWPL is prescribed till on 31 March 2013.
- (xxxvi). Since the validity of the existing SOR of the SWPL is till 30 September 2010, and the revised Scale of Rates will come into effect 30 days after the date of its notification in the Gazette revised Scale of Rates, the SWPL is allowed to continue with the existing Scale of Rates till 31 December 2010. The revised Scale of Rates is made effective from 1 January 2011. The effect of allowing the existing tariff arrangement to continue till 31 December 2010 is considered while determining the quantum of tariff reduction.

14.1. In the result, and for the reasons given above, and based on collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of the SWPL attached as Annex - II.

14.2. The revised Scale of Rates and conditionalities of the SWPL will come into effect from 1 January 2011 and shall be in force till 31 March 2013. The approval accorded will automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

14.3. The tariff of the SWPL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it may require the SWPL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

14.4. In this regard, the SWPL is requested furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+/-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, TAMP will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the SWPL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by TAMP, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

RANI JADHAV, Chairperson

[ADVT. III/4/143/10-Exty.]

## Consolidated Cost statement of South West Port Limited

S. No.	Particulars	ACTUALS			Estimates furnished by SWPL at the existing Tariff			Estimates at the existing Tariff level as modified by TAMP		
		2007-08	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	Traffic (In MTs)	4,40	4,63	4,32	4,35	4,65	5,25	4,35	4,65	5,25
	Capacity Utilization	88.0%	92.6%	88.5%	87.0%	93.0%	105.0%	87.0%	93.0%	105.0%
I	Total operating Income									
(i)	Cargo Handling Income	6,838	6,663	6,297	5,925	6,306	7,145	5,958	6,337	7,187
(ii)	Vessel related income	2,498	2,924	2,819	2,046	2,174	2,462	2,031	2,121	2,411
(iii)	Other Income	3	1	54				1.50	1.50	1.50
	Total (I to III)	9,339	9,588	9,270	7,971	8,483	9,606	7,990	8,459	9,599
II	Operating Costs									
(i)	Operating & Direct Labour	1,462	1,462	1,362	1,663	1,677	2,188	1,444	1,602	1,876
(ii)	Repairs & Maintenance	248	471	371	511	692	728	392	408	548
(iii)	Equipment Running Costs	405	433	412	670	636	647	447	504	655
(iv)	Maintenance dredging	7	37	26	147	153	158	147	152	158
(v)	Royalty / revenue share	896	873	825	776	826	936	780	830	941
(vi)	Lease Rentals to Port	226	237	335	352	369	388	352	369	388
(vii)	Insurance	98	132	122	140	147	181	143	143	181
(viii)	Other expenses	12	21	23	24	25	26	24	25	26
	Total (I to VIII)	3,382	3,685	3,498	4,282	4,726	5,252	3,729	4,033	4,773
III	Depreciation	1,448	1,521	1,546	1,585	1,689	2,250	1,583	1,588	2,261
IV	Overheads									
(i)	Management & Administration overheads	344	418	521	573	630	693	541	561	582
(ii)	General Overheads	50	63	84	87	90	94	87	90	94
(iii)	Preliminary & Upfront payment write-off	37	37	37	10	10	10	37	37	37
	Total (I to III)	431	518	642	670	730	787	665	688	713
	Total Expenses	5,231	5,708	5,684	6,537	7,345	8,299	5,977	6,310	7,747
V	Operating Surplus/(Deficit) -(I - II - III - IV)	4,107	3,884	3,585	1,434	1,138	1,308	2,013	2,149	1,852
VI	Finance & Miscellaneous Income (FMI)									
(i)	Other Income	5	65.53	45.44	-	-	-	-	-	-
(ii)	Credit back of Security Deposit refundable at the end of the project period	0.3	0.4	0.4	0.2	0.2	0.2	0.46	0.51	0.57
	Subtotal FMI	5.12	65.93	45.84	0.2	0.2	0.2	0.5	0.5	0.6
VII	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VIII	FMI less FME (VI - VII)	5.1	65.9	45.8	0.2	0.2	0.2	(0.5)	(0.5)	(0.6)
IX	Surplus / Deficit	4,112	3,949	3,632	1,434	1,138	1,308	2,014	2,150	1,852
X	Net Capital Employed	18,839	17,197	15,723	19,043	24,267	23,717	14,457	12,962	21,411
XI	RoCE for the past period @ 15% for the years 2007-08 to 2009-10 as per the last Order. ROCE @ 16% in the current exercise	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
XII	RoCE adjusted for capacity utilization	2,796	2,580	2,358	3,047	3,883	3,795	2,313	2,074	3,426
XIII	Net Surplus / (Deficit) [IX-XII]	1,317	1,370	1,273	(1,613)	(2,744)	(2,487)	(299)	76	(1,573)
XV	Total Surplus for the year 2006-07 based on review of actuals vis a vis the estimates considered in the last Order and the surplus accrued in 2007-08 to 2009-10 based on actuals							7,051		
XVI	50% of the surplus for the years 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 considered for adjustment. (SWPL has considered to adjust 50% of the surplus assessed by it for the years 2007-08 to 2009-10)				1,488			3,525.4		
XVII	Adjustment of 50% of gain accrued in three years				248	248	248	1,175.12	1,175.12	1,175.12
XVIII	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus				(1,365)	(2,496)	(2,239)	877	1,251	(398)
XIX	Net Surplus / (Deficit) as % of operating income				-17%	-29%	-23%	11.0%	14.8%	-4.1%
XX	Average net surplus / deficit for the three years 2010-11 till 2012-13					-23%			6.6%	

## Annex - I (b)

## Cost Statement for Cargo Handling Activity

Rs. in lakhs

Sr. No.	Particulars	Estimated by SWPL at existing tariff			Modified Estimates by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
	<b>Cargo</b>	<b>4.35</b>	<b>4.65</b>	<b>5.25</b>	<b>4.35</b>	<b>4.65</b>	<b>5.25</b>
I	<b>Operating Income</b>						
	Cargo handling income	5,925	6,309	7,145	5,958	6,337	7,187
	Other income	-	-	-	1.50	1.50	1.50
	<b>Operating Income</b>	<b>5,925</b>	<b>6,309</b>	<b>7,145</b>	<b>5959</b>	<b>6338</b>	<b>7188</b>
II	<b>Direct Operating Expenses</b>						
(i)	Operating & Direct Labour	1,593	1,770	2,077	1,383	1,534	1,798
(ii)	Repairs & Maintenance + Labour	361	542	578	292	308	448
(iii)	Equipment Running Costs	670	636	647	447	504	655
(iv)	Royalty / revenue share	776	826	936	780	830	941
(v)	Lease Rentals as per concession agreement	140	147	154	140	147	154
(vi)	Insurance	79	99	123	82	95	123
(vii)	Other expenses	24	25	26	24	25	26
	<b>Total</b>	<b>3,643</b>	<b>4,046</b>	<b>4,541</b>	<b>3,149</b>	<b>3,443</b>	<b>4,145</b>
III	<b>Depreciation</b>	<b>1,164</b>	<b>1,468</b>	<b>1,829</b>	<b>1,162</b>	<b>1,167</b>	<b>1,840</b>
IV	<b>Allocated share of Overheads</b>						
(i)	Management & Admin overheads	426	469	516	402	417	433
(ii)	General Overheads	65	67	70	65	67	70
(iii)	Preliminary expenses & Upfront Payment write-off	10	10	10	37	37	37
	<b>Total</b>	<b>500</b>	<b>545</b>	<b>595</b>	<b>503</b>	<b>521</b>	<b>539</b>
V	<b>Operating Surplus (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	<b>619</b>	<b>250</b>	<b>180</b>	<b>1,146</b>	<b>1,207</b>	<b>663</b>
VI	<b>Credit back of Security deposit</b>				0.46	0.51	0.57
VII	<b>Surplus / deficit</b>	<b>619</b>	<b>250</b>	<b>180</b>	<b>1,146</b>	<b>1,207</b>	<b>664</b>
VIII	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>10,702</b>	<b>16,325</b>	<b>16,148</b>	<b>6,459</b>	<b>5,384</b>	<b>14,245</b>
IX	<b>RoCE Maximum permissible (16%)</b>	<b>1,712</b>	<b>2,612</b>	<b>2,584</b>	<b>1,033</b>	<b>861</b>	<b>2,279</b>
X	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	<b>1,712</b>	<b>2,612</b>	<b>2,584</b>	<b>1,033</b>	<b>861</b>	<b>2,279</b>
XI	<b>Net Surplus / (Deficit) (X) - (XIII)</b>	<b>(1,094)</b>	<b>(2,362)</b>	<b>(2,404)</b>	<b>113</b>	<b>346</b>	<b>(1,615)</b>
XII	Surplus / deficit gain accrued in 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 considered for adjustment by us. The SWPL has considered to adjust the surplus assessed by it for the years 2007-08 to 2009-10.		628		2,636		
XIII	Adjustment of gain accrued over three years beginning from 2010-11.	105	105	105	879	879	879
XIV	<b>Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus</b>	<b>(989)</b>	<b>(2,257)</b>	<b>(2,299)</b>	<b>992</b>	<b>1,225</b>	<b>(736)</b>
XV	<b>Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income</b>	-16.7%	-35.8%	-32.2%	16.6%	19.3%	-10.2%
XVI	<b>Average net surplus / deficit for the three years 2010-11 till 2012-13</b>	<b>-28%</b>			<b>7.6%</b>		

## Cost statement for Berth Hire Activity

Sr. No.	Particulars	Estimated by SWPL at existing tariff			Modified Estimates by TAMP		
		2010-11	2011-12	2012-13	2010-11	2011-12	2012-13
I	<b>Operating Income</b>						
	Berth Hire	2046	2174	2462	2031	2121	2411
	<b>Total Revenue</b>	<b>2,046</b>	<b>2,174</b>	<b>2,462</b>	<b>2,031</b>	<b>2,121</b>	<b>2,411</b>
II	<b>Direct Operating Expenses</b>						
(i)	Operating & Direct Labour	70	108	111	61	67	79
(ii)	Repairs & Maintenance incl. Labour	150	150	150	100	100	100
(iii)	Maintainence dredging	147	153	158	147	152	158
(iv)	Lease Rentals payable as per concession agreement (water area 60500 sq mtr)	211	222	233	211	222	233
(v)	Insurance	61	48	58	61	48	58
	<b>Total</b>	<b>640</b>	<b>681</b>	<b>711</b>	<b>580</b>	<b>590</b>	<b>628</b>
III	<b>Depreciation</b>	421	421	421	421	421	421
IV	<b>Allocated share of Overheads</b>						
(i)	Management & Administration overheads	147	162	178	139	144	149
(ii)	General Overheads	22	23	24	22	23	24
	<b>Total</b>	<b>169</b>	<b>185</b>	<b>202</b>	<b>161</b>	<b>167</b>	<b>173</b>
	<b>Total Expenses</b>						
V	<b>Operating Surplus / (Deficit) (I) – (II) – (III) – (IV)</b>	<b>816</b>	<b>888</b>	<b>1128</b>	<b>868</b>	<b>943</b>	<b>1188</b>
VI	<b>Allocated FME Less FMI</b>						
VII	<b>Surplus / deficit (V) + (VIII)</b>	<b>816</b>	<b>888</b>	<b>1128</b>	<b>868</b>	<b>943</b>	<b>1188</b>
VIII	Capital Employed for the activity	8339	7940	7567	7998	7579	7166
IX	RoCE - Maximum permissible (16%)	1334	1270	1211	1280	1213	1146
X	RoCE adjusted for Capacity utilization	1334	1270	1211	1280	1213	1146
XI	<b>Net Surplus/ (Deficit) (X) - (XIII)</b>	<b>(519)</b>	<b>(383)</b>	<b>(83)</b>	<b>(411)</b>	<b>(270)</b>	<b>42</b>
XII	Surplus / deficit gain accrued in 2006-07 and 2007-08 to 2009-10 considered for adjustment by us. The SWPL has considered to adjust the surplus assessed by it for the years 2007- 08 to 2009-10.			860		889	
XIII	Adjustment of gain accrued over three years beginning from 2010-11.	143	143	143	296	296	296
XIV	Net Surplus / (Deficit) after adjustment of past Surplus	(375)	(239)	61	(115)	26	338
XV	Net Surplus / (Deficit) as a % of operating income (XVII in %)	-18.3%	-11.0%	2.5%	-5.7%	1.2%	14.0%
XVI	Average net surplus / deficit for the three years 2010-11 till 2012-13			-9.0%		3.8%	

Annex - II

## SOUTH WEST PORT LIMITED

## SCALE OF RATES

## 1. DEFINITIONS - GENERAL

In this Scale of Rates unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i). **"Per Day"** means per calendar day unless otherwise stated.
- (ii). **"SWPL"** means South West Port Limited a company incorporated in India, its successors and assigns.
- (iii). **"Port"** means the Mormugao Port Trust (MOPT) whereas "Terminal" means South West Port Limited (SWPL), now or hereafter operated by South West Port Limited.
- (iv). **"Coastal Vessel"** means any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal license issued by the competent authority.
- (v). **"Coastal Cargo"** means any cargo, which the vessel discharges at one Indian port after shipment from another Indian port or vice versa irrespective of its actual origin or destination.
- (vi). **"Foreign Cargo"** means any cargo other than coastal cargo.
- (vii). **"Foreign-going Vessel"** means any vessel other than a coastal vessel.
- (viii). **"Tonne"** or **"MT"** means one Metric Tonne of 1,000 kilograms or one cubic metre.

## 2. GENERAL TERMS AND CONDITIONS

- (i). The Status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, is the relevant factor to decide whether vessel is 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
- (ii).
  - (a). A foreign-going vessel of Indian flag having a General Trading License can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.
  - (b). A foreign-going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage License issued by the Director General of Shipping, Government of India only.
  - (c). In cases of such conversion, Coastal rates shall be payable from the time the vessel starts loading coastal goods.
  - (d). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable.
  - (e). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other documents will be required to be entitled for coastal rates.

- (iii). Wherever rates of vessel related charges have been denominated in US dollar terms the charges shall be recovered in Indian Rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian Rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its Associates or any other Public Sector Banks as may be specified from time to time. The date of entry of the vessel into the port shall be reckoned with as the day for such conversion.
- (iv). A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from the date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the port for more than thirty days. In such cases, the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of the review.
- (v).
  - (a). The cargo related charges for all coastal cargo, other than thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron pellets, should not exceed 60% of the normal cargo / container related charges.
  - (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from / to quay to / from storage yard including wharfage.
  - (c). Cargo from a foreign port, which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will be, levied the concessional charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from / to Indian ports carried by vessel permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (d). The charges for coastal cargo / vessels shall be denominated and collected in "Indian Rupee".
- (vi). For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1000 litres.
- (vii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (viii). Interest on delayed payments / refunds:
  - (a). The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the SWPL shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b). The rate of penal interest will be 14.25%. The penal interest rate will apply to both the SWPL and the port users equally.
  - (c). The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the SWPL. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services as stipulated in the Major Port Trusts Act and / or where payment of charges in advance is prescribed in this Scale of Rates.
  - (d). The delay in refunds will be counted only 20 days after the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
- (ix). All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (x).
  - (a). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels, likewise, rebates and discounts are floor levels. The SWPL may, if it so desires, charge lower rates and / or allow higher rebates and discounts.

- (b). The SWPL may also, if they so desire, rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the user in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
- (c). The SWPL should notify the public such lower rates and / or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and / or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (xi). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the SWPL.

#### PART I - VESSEL RELATED CHARGES

##### SECTION – A – PORT DUES and SECTION – B – PILOTAGE FEES

These services will be rendered to the vessels entering the SWPL's berth numbers 5A and 6A by the Mormugao Port Trust as per their approved Scale of Rates. The charges shall be payable directly to the Mormugao Port Trust by masters / owners / agents of the vessel.

##### SECTION - C - BERTH HIRE CHARGES

Berth Hire Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable to SWPL by masters / owners / agents of the vessel at the following rates.

**BERTH NO.5A**  
**(Maximum LOA of Vessel 190 mtrs. in conjunction with another vessel of  
 LOA 225 mtrs. at Berth No.6A)**

Sl.No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	All Vessels	0.0113	0.31

**BERTH NO.6A**  
**(Under Mechanised Operation system)**

Sl.No.	Class of Vessel	Rate per GRT per hour or part thereof	
		Foreign going Vessel (in US \$)	Coastal Vessels (in Rs.)
1.	Upto 30,000 GRT	0.0249	0.68
2.	30,001 GRT and above	0.0294	0.79

**Notes:**

- (1). Berth Hire charges includes charges for services rendered and facilities provided at the Berth, such as occupation of berth, overtime at berth, removal of rubbish collected on board by the vessel and delivered on the wharf, cleaning of Berths, fire watch, etc.
- (2). The above charges are leviable against Masters, Owners or Agents of vessels and other floating craft approaching or lying at or alongside berths per GRT per hour or part thereof.
- (3). The Berth hire charges leviable per vessel is subject to a minimum of US\$ 588.25 in case of foreign going vessel and Rs.15748.80 in case of coastal vessel.

- (4). The period of berth hire shall be calculated from the time the vessel occupies the berth.
- (5). No berth hire charges shall be payable for the period when loading / unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes / mechanical handling system of SWPL, due to breakdown or any other reason attributable to SWPL.
- (6). (i). Berth hire shall stop 4 hours after the time of vessel signaling its readiness to sail.
- (ii). The time limit of 4 hours prescribed for the cessation of berth hire shall exclude the ship's waiting time for want of favorable tide conditions, inclement weather, and due to lack of night navigation.
- (iii). The master / agent of the vessel shall signal readiness to sail only in accordance with favorable tidal and weather conditions.
- (iv). The Penal Berth hire shall be equaled to one-day's (24 hours) berth hire charge for a false signal.
- "False signal" would be when the vessel signals readiness and asks for a pilot in anticipation even when she is not ready for un-berthing due to engine not being ready or cargo operation not completed or such other reasons attributable to the vessels. This excludes the signaling readiness when a vessel is not able to sail due to unfavorable tide, lack of night navigation or adverse weather conditions."
- (7). The de-ballasting time allowed at berth numbers 5A and 6A shall be 3 hours and beyond that penal berth hire charges shall be levied at five times the normal berth hire charges, the incidence being reduced to per hour or part thereof, that may be applicable to the vessel. This will be in addition to the normal berth hire charges applicable for the entire duration of the vessel's stay at the berth.
- (8). Vessels banked on offside of another vessel at these berths, berth hire charges shall be 50% of normal charges payable by such vessels.
- (9). The provisions of the License Agreement shall govern priority Berthing and charges on it, if any. Whenever the priority berthing is granted to a vessel, a fee equivalent to Berth Hire charges for a single day (24 hours) or @ 75% of the Berth Hire charges calculated for the total period of actual stay at the Berth, whichever is higher, shall be levied.
- (10). (i). For providing ousting priority to a vessel, a fee equivalent to berth hire charges for a single day (24 hours) or @100% of the berth hire charges calculated for the total period of actual stay of the vessels at berth, whichever is higher, shall be levied.
- (ii). In addition, shifting out / in charges of the vessels shall be levied on the vessels, which are provided ousting priority.
- (iii). Ousting priority at berth no.6A will be accorded only when a discharge / load rate of 25,000 MT of cargo per weather working day cannot be achieved due to restrictions placed by the vessels.

#### SECTION – D

#### CHARGES FOR SUPPLY OF WATER TO VESSELS AND MISCELLANEOUS SERVICES

Charges for water supplied to vessels shall be payable to by masters / owners / agents of the vessel at the following rates:

SI. No.	Particulars	Rate per 1000 litres	
		Foreign-going Vessel (in US\$)	Coastal Vessel (in Rs.)
1.	At Berth	3.3069	88.55

**PART - II CARGO RELATED CHARGES****SECTION – A****WHARFAGE CHARGES AT BERTH NOS. 5A AND 6A**

Wharfage on the cargo handled at berths numbers 5A and 6A shall be payable directly to SWPL, at the rates specified below, by importer or exporter of cargo, on the manifested quantity of cargo, which is declared in the Bill of entry filed with the Customs:

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Coal (all types except thermal coal)	MT	27.15	16.29
2.	Metallurgical Coke / Coke / Charcoal	MT	40.73	24.44
3.	Limestone	MT	9.05	5.43
4.	Iron Ore Pellets	MT	27.15	27.15
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	27.15	16.29
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	27.15	16.29

**SECTION - B****CARGO HANDLING CHARGES**

Cargo Handling Charges at Berth numbers 5A and 6A shall be payable on the manifested cargo directly to SWPL by importer or exporter of cargo at the rates specified below:

**At Berth No.5A**

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Iron Ore Pellets	MT	126.70	126.70
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	143.90	86.34
3.	Any other bulk cargo not specified above	MT	135.75	81.45

**At Berth No.6A**

Sl. No.	Particulars of Commodity	Unit	Rate for Import / Export (in Rs.)	
			Foreign Cargo	Coastal Cargo
1.	Coal (all types except thermal coal)	MT	91.13	54.66
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	MT	129.51	77.70
3.	Limestone	MT	119.91	71.95
4.	Iron Ore Pellets	MT	126.70	126.70
5.	Metal products, Steel Coils, Slabs	MT	143.90	86.34
6.	Any other bulk cargo not specified above	MT	135.75	81.45

**Notes:**

- (1). At the berth number 5A, Cargo Handling Charges shall cover the following services:
- Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
  - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
  - Movement within the SWPL stackyard,
  - Unloading from railway wagons or vice versa.

- (2). At the berth number 6A Cargo Handling Charges shall cover the following services:
- Unloading of cargo from ship to the berth or vice versa,
  - Movement of cargo from the berth to SWPL stackyard or vice versa,
  - Movement within the SWPL stackyard,
  - Loading on railway wagons for rail delivery or vice versa.
- (3). Covering of Wagons by tarpaulin / plastic cover is not included in above handling charges prescribed in the schedule.
- (4). The dunnaging and lashing (inclusive suitable labour & material) will have to be arranged by the users at their costs to the satisfaction of the Master of the vessel.
- (5). 50% of the Cargo Handling Charges shall be payable before the cargo is received for handling. Balance 50% of the Cargo Handling charges shall be payable before the clearance / shipment of the cargo.

### SECTION – C

#### GROUND RENT / STORAGE CHARGES

The storage charges for cargo stored in the stackyard of SWPL shall be as follows:

##### I. Ground rent / storage charge for import / inward cargo

(in Rs. per MT per day for the balance cargo in SWPL)

Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the free period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty-first day onwards
1.	Coal (all types)	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	Metallurgical Coke / Coke (all types) / Charcoal	13.58	36.20	67.88	135.75
3.	Limestone	9.05	22.63	45.25	90.50
4.	Any Other dry bulk cargo not specified above	13.58	36.20	67.88	135.75

##### Notes:

- (1). *THREE Free Days* shall be allowed, after complete discharge of vessel's cargo or when the last package is discharged. For the purpose of calculation of free period, Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non- working days shall be excluded.
- (2). *Ground rent / storage charges* shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays for stay of cargo beyond the prescribed free days.
- (3). After 21 days beyond Free Days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the importer / exporter.
- (4). For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.

## II. Ground rent / Storage charges for Export / Outward cargo

(in Rs. per MT per day for the balance cargo in SWPL)

Sl. No.	Particulars of Commodity	Rate for first Five days remaining after the Free Period	Rate for Sixth day to Tenth day	Rate for Eleventh day to Twentieth day	Rate for Twenty-first day onwards
1.	Iron Pellets	9.05	22.63	45.25	90.50
2.	Metal products, Steel Coils, Slabs and other general bulk cargo	4.53	9.05	22.63	45.25

### Notes:

- (1). In case of export cargo, Seven Free Days shall be allowed from the day the first lot of cargo / consignment has been received. For the purpose of calculation of free period Sundays, Customs notified holidays and Terminal's non-working days will be excluded.
- (2). After the prescribed free days, ground rent / storage charges shall be payable for all days including Sundays and Customs notified holidays as stated above.
- (3). After 21st day beyond free days, the balance cargo shall be liable to be shifted to other place out of SWPL area at the sole cost and consequences to the exporter.
- (4). For levy of ground rent / storage 'Day' shall be reckoned as from 7.00 a.m. to 7.00 a.m. of the following day.
- (5). If the entire cargo accumulated is not within the free period and the balance cargo is earmarked / linked to the next ship, further free period will be allowed from the date of production of documentation in support of this claim. Otherwise, penal ground rent at the appropriate rate applicable as per the rates prescribed in the above schedule shall be payable.

### General Note to Section C:

- (1). Storage charges / ground rent on cargo shall not accrue for the period when the SWPL is not in a position to deliver / ship the cargo when requested by the user due to reasons attributable to SWPL.

## SECTION – D

### DUST SUPPRESSION CHARGES

The Dust Suppression Charges for water sprayed for suppression of dust for effective pollution control shall be levied on manifested quantity on Coal, Coke and Limestone at the following rates:

For Coal, Limestone and Coke:                   Rs. 1.95 per MT

This shall be levied from the stage of unloading from the vessel till the cargo is loaded onto railway wagons including storage at SWPL stackyard.

**Part- III****OTHER SERVICES****1. VISITOR ENTRY PASS**

	Yearly	Monthly	Daily
(a). Per Application	Rs. 181.00	Rs. 45.25	Rs. 18.10
(b). Per Replacement	Rs. 45.25	Rs. 45.25	Rs. 18.10

**2. VEHICLE ENTRY PASS**

Per Entry	Rs.67.90
-----------	----------

**Note:** The vehicle entry fee will not be levied on vehicles entering / leaving the SWPL berths for delivery / dispatch of cargo.

**3. PHOTOGRAPHY**

(a). Film Shooting and Photography	Rs.7692.50 per day
(b). Taking Photographs of Goods handled	Rs. 452.50 per day
(c). Taking Photographs of Crews and Others	Rs. 226.25 per day-
(d). Videography (related to operational activities)	Rs. 2262.50 per day

**4. CRANE HIRE CHARGES**

The hire charges for the SWPL's cranes installed at berth nos.5A and 6A shall be payable directly to SWPL for use for the purposes other than for cargo handling as per following rates:

(a). For 110/42 MT capacity mobile harbour cranes	Rs. 22625.00 per hour
(b). For others cranes	Rs. 13575.00 per hour

- - - - -